ИСТОРИЯ
ФАБРИК
И ЗАВОДОВ

В. СТЕПАНЧЕНКО, В. ПЕТРЕНКО

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

В. СТЕПАНЧЕНКО, В. ПЕТРЕНКО

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

6Т5(09)
С79

Под редакцией доктора исторических наук
профессора *П. П. Гудзенко.*

В. СТЕПАНЧЕНКО, В. ПЕТРЕНКО

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

(Очерки истории Киевского авиационного завода имени 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции)

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ УКРАИНЫ
КИЕВ 1970

Эта книга рассказывает о пятидесятилетнем пути Киевского авиационного завода — одного из крупнейших предприятий столицы Советской Украины. В ней ярко отражена славная история отечественного самолетостроения, его могучего роста — от первых несовершенных конструкций до современных, обгоняющих звук, крылатых гигантов.

Вместе со старшим научным сотрудником Института истории АН УССР кандидатом исторических наук В. С. Петренко, книгу написал директор завода В. А. Степанченко, известный в стране работник авиационной промышленности, более тридцати лет посвятивший советскому самолетостроению, награжденный орденом Ленина. С 1954 года он возглавляет предприятие. При его участии произошло техническое переоснащение завода, получили путевку в небо воздушные корабли с турбовинтовыми двигателями.

На страницах книги авторы воссоздают четкую и впечатляющую картину становления и развития предприятия, глубоко и всесторонне освещают жизнь и труд большого рабочего коллектива, вносящего свой вклад в строительство коммунизма.

ВВЕДЕНИЕ

Стремителен бег времени. И каждый год, день его, отсчитываемые золотыми стрелками главных часов страны — Кремлевских курантов, вписываются в нашу историю величественными свершениями коммунистического строительства.

Одним из крупнейших достижений советского народа является создание мощной авиационной промышленности, первоклассного гражданского воздушного флота, военно-воздушных сил страны.

Это достижение — один из итогов осуществления ленинской политики индустриализации, обеспечившей технико-экономическую независимость СССР от капиталистического мира, яркое свидетельство преимуществ советского строя, социалистической системы экономики.

Мы достигли таких успехов благодаря неустанной заботе ленинской партии, Советского правительства о всемерном укреплении нашей страны, достигли потому, что вершились они героическим трудом рабочего класса, который, как сказано в Тезисах ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина», в союзе со всеми трудящимися нашей страны «создает наибольшую долю общественного продукта, находится на передовых рубежах технического прогресса, занят

в решающих сферах общественного производства» ибо «в облике советского рабочего сливаются воедино черты сознательного труженика индустрии, приобщенного к интеллектуальной деятельности, и активного борца за новую жизнь, утверждающего высокие нормы человеческих отношений» [1].

История рабочего класса нашей страны, история многих поколений борцов и созидателей, исполнена примеров высокого героизма, беззаветного служения делу партии. В багряные дни Октября и суровые годы гражданской войны, на стройках Магнитки и Днепрогэса, фронтах Великой Отечественной войны они возвели и отстояли величественное здание нового мира, и, как святыню, передали нынешнему поколению эстафету строителей нового общества, преданность коммунистическим идеалам.

Поэтому так внимательно изучаем мы героический путь рабочего класса, воспитываем на его революционных, боевых и трудовых традициях нашу молодежь, учим ее развивать и приумножать славу отцов.

Большую роль в этом патриотическом деле играет изучение истории заводов и фабрик. Не случайно работа по созданию книг о промышленных предприятиях страны началась еще при жизни Владимира Ильича Ленина: в 1922 году на Московском заводе АМО партийная ячейка приступила к написанию истории своего завода. Так было положено начало.

Создание истории советских предприятий было одобрено Центральным Комитетом партии и поддержано всеми местными партийными организациями.

---

[1] К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Тезисы ЦК КПСС. Политиздат, М., 1970, стр. 31.

Еще до Великой Отечественной войны в работу над историей заводов и фабрик нашей страны были вовлечены большие коллективы рабочих, многие инженеры, историки, журналисты. Вышли в свет книги «История Путиловского завода», «Люди Сталинградского тракторного», «Красный треугольник», «История Ижорского завода» и другие. В период войны и первые послевоенные годы история рабочего класса нашей страны обогатилась новыми фундаментальными исследованиями. Были написаны истории крупнейших заводов Москвы, Ленинграда, Горького, Иваново, Урала.

Киевская партийная организация приложила также много усилий для создания истории лучших предприятий города. Были написаны книги о рабочих коллективах заводов «Арсенал», «Большевик», «Ленинская кузница» и другие.

Начали создавать свою историю и киевские самолетостроители.

Киев многие годы является одним из важных центров отечественного самолетостроения. В нашем городе делали и испытывали первые аэропланы, здесь покрыли себя неувядаемой славой многие пионеры русского воздухоплавания.

...История развития авиации в Киеве очень интересна и богата. Истоки ее относятся к концу XIX — началу XX века; наш город уже тогда по праву считался третьим в Росии — после Москвы и Петербурга — по достижениям в области воздухоплавания.

Русский конструктор и изобретатель А. Ф. Можайский первый в мире построил и испытал в 1882 году летательный аппарат-самолет. Серию моделей планеров создал В. В. Котов, автор труда «Самолеты-аэропланы, парящие в воздухе». К. Э. Циолковский в 1894 году

опубликовал исследование «Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина», изобрел прибор для автоматического управления летательным аппаратом. Над конструкциями самолетов и двигателей работали лучшие умы России.

Решающее значение на мировое развитие авиации оказывали труды русских ученых Н. Е. Жуковского и С. А. Чаплыгина, создавших первую в мире научную школу аэродинамики. Н. Е. Жуковский является родоначальником динамики полета, многих других открытий и разработок в области воздухоплавания.

В начале XX века в Киеве плодотворно работали ученики Н. Е. Жуковского. Один из них — прогрессивно настроенный профессор электротехники политехнического института Н. А. Артемьев, оставивший в знак протеста против столыпинской реакции кафедру, очень заинтересовался аэродинамикой. Он и создал в институте первый кружок экспериментаторов из студентов-любителей, объединившихся в секцию воздухоплавания. Н. Е. Жуковский помогал ей в работе советами, приезжал из Москвы читать лекции. Благодаря его влиянию многие студенты-политехники нашего города еще больше полюбили авиацию. Они были инициаторами создания Воздухоплавательного общества, душой которого стал ученик Н. Е. Жуковского, профессор института Николай Борисович Делоне (1856—1931), автор нескольких теоретических трудов и конструктор планеров. Со временем все секции кружка — аэропланов, геликоптеров, орнитоптеров и двигателей — достигли замечательных результатов.

Немало полезного для развития авиации сделали профессор политехнического института А. С. Кудашев, совершивший в 1910 году полет на биплане собствен-

ной конструкции, а в следующем году построивший моноплан, и неутомимый Ф. Ф. Ридерс, творец дирижабля «Киев», А. Д. Карпека, создавший двухместный самолет, Ф. И. Былинкин, С. С. Зембинский, В. В. Иордан, братья Касьяненко, А. А. Пишоф, Ф. Ф. Терещенко, Р. И. Фрейман — талантливые самолетостроители-киевляне. Всего в 1909—1912 годах в Киеве было построено около 40 различных типов опытных аэропланов — больше чем в любом другом городе. Труд пионеров авиастроения киевляне горячо одобряли и поддерживали.

Испытательные полеты проводились на Куреневском аэродроме. Все рекорды по сложности и дальности, установленные здесь,— а их было немало — регистрировались и узаконивались Международной воздухоплавательной федерацией.

Наличие компетентных специалистов дало возможность открыть в Киеве три авиамастерские. Таким образом, постепенно круг киевских специалистов, знающих авиадело, расширялся. Это были люди передовых взглядов, высокообразованные. В среду авиастроителей проникает слово большевистской правды, которое привело их в первые ряды восставших против царизма.

Развитию воздухоплавания в Киеве способствовало и то, что, начиная с 1911 года, здесь дислоцируется военный авиационный отряд, в котором служили смелые и опытные летчики-испытатели самолетов. После окончания офицерской воздухоплавательной школы в 1912 году в Киев прибыл П. Н. Нестеров (1887—1914), возглавивший в августе 1913 г. первый в истории авиации групповой полет аэропланов по маршруту Киев—Остер—Нежин—Киев. Здесь начинались и его рекордные перелеты: в Гатчину, затем в Москву и Петер-

бург (1914 г.). Петр Нестеров установил необходимость запаса скорости для виража, позволявшей увеличивать подъемную силу, в результате чего самолет и при крене не терял высоты. 27 августа 1913 г. П. Н. Нестеров осуществил над Киевом впервые в мире полет по замкнутой кривой в вертикальной плоскости («Мертвую петлю»). «Петля Нестерова» помогла раскрыть маневренные возможности самолетов, которые нашли широкое применение в воздушном бою.

Так Киев становился городом самолетостроителей.

...От небольших ремонтных мастерских до крупнейшего в стране самолетостроительного предприятия — таков путь Киевского авиационного завода. От миниатюрных автожиров до современных лайнеров, курсирующих на всех внутренних и многих международных воздушных трассах,— таков итог деятельности нашего производственного коллектива за последние годы. Сегодня он создает первоклассные самолеты. И каждый из многочисленной армии наших кузнецов, литейщиков, штамповщиков, слесарей, токарей, фрезеровщиков, монтажников, электросварщиков, инженеров и техников может сказать словами поэта:

Мрак рассекая отблесками лунными,
Шли самолеты, как девятый вал...
А я их знал еще такими юными,
Еще совсем беспомощными знал.
Они рождались в гулкой клетке цеха,
Стремительность слагалась из частей.
Они — как возвратившееся эхо
От мыслей и энергии людей.

В 1970 году Киевскому самолетостроительному заводу исполняется 50 лет. В его истории есть немало славных и поучительных страниц.

Использовав разные источники для написания труда — документы многих архивов и текущего делопроизводства, газеты, эпистолярные материалы, литературу, мемуары,— мы стремимся вести рассказ в строгом хронологическом плане.

В написании этой книги фактически брали участие все рабочие, инженеры и техники, начальники служб и цехов, партийный, профсоюзный и комсомольский актив завода.

Некоторую часть фактического материала в архивах собрали научные сотрудники Института истории АН УССР И. В. Бохан и О. В. Мойсеев.

Наряду с документальным отображением истории предприятия и деятельности лучших людей завода, мы стремились на их примере как можно глубже и полнее охарактеризовать высокие качества созидателя и гражданина, присущие советскому труженику, рассказать о его беззаветной верности делу партии Ленина, активном участии в коммунистическом строительстве, чтобы наша книга служила великому делу воспитания советской молодежи на революционных, боевых и трудовых традициях рабочего класса ленинской партии.

ГЛАВА I

РОЖДЕНИЕ ЗАВОДА

АВИАПАРКОВЦЫ ПОД ЗНАМЕНАМИ РЕВОЛЮЦИИ

Предгрозье После свержения царизма в феврале 1917 года на Украине, как и по всей России, еще шире развернулось могучее революционное движение. Пытаясь использовать его в своих интересах, буржуазия создала здесь буржуазно-националистическое правительство — Центральную раду. Ее верховоды сеяли вражду между людьми разных национальностей, стремились отравить сознание трудящихся ядом национализма, расколоть единый фронт борьбы с классовым врагом, отвлечь украинский народ от борьбы за социальное освобождение. Но в это время на Украине уже выступала и другая сила, неустанно боровшаяся за интересы трудящихся масс,— партия коммунистов.

Руководствуясь ленинскими указаниями, большевики Украины широко развернули революционную работу среди рабочих и солдат. Проводилась эта работа и в Киеве. Преданными революции были солдаты отрядов Третьего и Пятого авиапарков. В то время мастерские авиаторов размещались на Сырецком аэродроме, а солдаты жили на Печерске и в казармах Цитадели 10.

Личный состав авиапарков в основном состоял из мобилизованных в армию высококвалифицированных рабочих. Здесь сложилась крепкая организация большевиков, куда входили закаленные борцы за народное дело — люди с большим партийным стажем и опытом революционной деятельности. Были среди них уроженцы Москвы, Петрограда, Екатеринослава, Нижнего Новгорода, Луганска, Киева и других городов. Наибольшую активность проявили — путиловец, член партии с 1903 года М. С. Богданов, рабочий Сормовского завода, член партии с 1915 года С. И. Кутузов, представитель луганских паровозостроителей, большевик с 1906 года М. А. Новиков, один из руководителей баррикадных боев на Красной Пресне, член партии с 1897 года З. Я. Литвин-Седой. В начале марта 1917 года в Третьем авиапарке был создан солдатский комитет во главе с М. С. Богдановым. Свою солидарность с большевиками солдаты частей г. Киева выразили в мае 1917 года через газету «Правда».

Партячейка

В Третьем авиапарке возникла первая в гарнизоне партийная ячейка. В те тревожные дни большевиками стали наиболее революционно настроенные солдаты — В. Д. Повприц, М. И. Ковальчук, А. Е. Карпенко, В. А. Сергеев, С. П. Шаталов и другие. Летом 1917 года ячейка насчитывала уже около 90 человек.

Коммунисты Третьего авиапарка вели усиленную революционную работу не только среди своих солдат, но и среди личного состава понтонного и телеграфного батальонов, а также других подразделений, расположенных поблизости.

Третий и Пятый авиапарки, школа летчиков-наблюдателей становились все более надежной опорой Киев-

ского комитета РСДРП(б) в его революционной деятельности. На митингах и собраниях авиапарковцы разоблачали клевету буржуазной печати на Ленина и большевиков, вместе с рабочими «Арсенала» были организаторами демонстраций в поддержку ленинских лозунгов «Вся власть Советам!», «Долой войну!». Один из солдат, М. А. Лебедев, представлял Киевскую военную организацию на Всероссийской конференции фронтовых и тыловых военных организаций РСДРП(б).

После расстрела в Петрограде июльской демонстрации солдаты Третьего авиапарка организовали в городе патрулирование. Они разогнали погромщиков на Бессарабке и Подоле, отбросили черносотенцев, пытавшихся ворваться в помещение Киевского комитета РСДРП(б). Солдатский комитет отстранил от командования офицеров и взял в свои руки руководство авиапарком.

Красный Октябрь

Гром орудий «Авроры» возвестил начало новой эры. Раскаты его достигли берегов Днепра, вызвав невиданный подъем революционного энтузиазма народных масс. 27 октября на объединенном заседании Советов рабочих и солдатских депутатов, представителей фабрично-заводских комитетов и воинских частей г. Киева была принята резолюция о поддержке вооруженного восстания в Петрограде. В городе был создан Военно-революционный большевистский комитет, куда вошли А. В. Иванов, Я. Б. Гамарник, В. П. Затонский, И. Ю. Кулик, Л. Л. Пятаков и другие.

Однако на следующий день члены комитета были арестованы. В связи с этим в помещении Третьего авиапарка А. В. Иванов и В. П. Затонский, чудом избежавшие ареста, созвали чрезвычайное совещание большевиков. 29 октября был создан новый ревком, куда вошли

испытанные революционеры — А. В. Иванов, В. П. Затонский, А. Б. Горвиц, солдаты авиапарка И. М. Кудрин и А. Е. Карпенко. Ревком разработал подробный план вооруженного восстания и приступил к его осуществлению. В хмурое октябрьское утро над Печерском взмыл самолет. Потом тревожно загудел «Арсенал», ему отозвались другие предприятия. Многоголосый боевой клич заводов и фабрик города долго не смолкал, заглушая артиллерийскую канонаду. Со всех сторон на этот зов стекались рабочие и солдаты. Восстание началось.

К. Е. Ефремов

В своих воспоминаниях член Киевского ревкома И. М. Кудрин писал, что авиапарковцы вместе с рабочими «Арсенала» отважно отбивали все атаки контрреволюционеров. Они разгромили юнкеров Константиновского и Александровского училищ, затем обезоружили охрану городского банка, обменяв ее стражей на членов военно-революционного комитета, арестованных контрреволюционерами накануне.

Борьба принимала все более ожесточенный характер. И в первых рядах бойцов революции всегда шли авиапарковцы. Это они вместе с арсенальцами стали душой январского восстания 1918 года.

Авиапарковцы И. Т. Королюк, С. С. Бондаренко, братья Штеюк и другие показывали яркие образцы

революционного героизма и стойкости. Многие пали на баррикадах. Но никто не отступил.

Через несколько дней — 26 января 1918 года в Киев вошли части Красной Гвардии. Это был большой праздник. Ликующие жители радостно приветствовали революционные войска.

Под алыми знаменами по заснеженным киевским улицам чеканили шаг представители почти всех народов, населяющих многонациональную Россию.

Вот они идут рядами, сбитые толково.
Латыши. За латышами кони Примакова...
Украине на подмогу вышли северяне,
Москвичи в суконных шлемах, петроградцев роты,
На боках коней башкирских виснут пулеметы...

В их ряды влились многие солдаты авиапарков. Влились, чтобы дальше идти в революцию.

От боя — к труду, от труда — к атакам

В феврале 1918 года на Украину вторглись австро-немецкие захватчики. 1 марта они были в Киеве. В своем обозе оккупанты привезли марионеток из Центральной рады, а два месяца спустя верховным правителем, «гетманом Украинского государства» назначили бывшего царского генерала Скоропадского. Это была открытая реставрация буржуазно-помещичьего монархизма, наглый вызов украинскому народу.

Авиапарковцы продолжали революционную борьбу. Их нисколько не пугало численное превосходство врага, его коварство и жестокость. Киевское подполье возглавляли в то время выдающиеся большевики С. В. Косиор, А. С. Бубнов, М. М. Майоров. Под руководством партии ковалось оружие и готовились бойцы будущих сражений. В Пятом авиапарке, преобразованном в авиа-

Памятное знамя ЦК КП Украины,
Президиума Верховного Совета УССР
и Совета Министров Украинской ССР, врученное заводу

мастерские, тогда действовала сильная подпольная ячейка под руководством К. Н. Яковчука и И. Т. Королюка. Она вела среди рабочих-металлистов и солдат большую агитационно-пропагандистскую работу и пользовалась огромным авторитетом на предприятиях города. Рабочие не дали возможности врагу использовать мастерские. Имущество их также не было вывезено. Материальную базу, удалось почти полностью спасти. На первых порах она очень пригодилась для ремонта самолетов Красной Армии.

С фронтов гражданской войны возвращались рабочие авиапарка и базы. Многие из них вернулись в Киев с полками Щорса, Боженко и Черняка, другие — из сел, где громили банды. И жизнь закипела. Вскоре на территории Пятого авиапарка были созданы Главные авиационные мастерские Управления Красного Военно-Воздушного флота Украины.

В мастерских сразу же стали у станков старые кадровые рабочие и солдаты-специалисты. Вышедшая из подполья ячейка получила новое пополнение, большевики развернули активную работу по мобилизации рабочего коллектива на решение первоочередных производственных и общественно-политических задач.

После изгнания оккупантов и их прислужников жизнь города постепенно входила в нормальное русло. Но гражданская война не окончилась. Время было тревожное и все рабочие находились на военном положении.

Когда в августе 1919 года к городу приблизились деникинцы и петлюровцы, в Киеве был сформирован первый полк из коммунистов и беспартийного актива, влившийся впоследствии в состав Красной Армии. Сре-

ди бойцов его было немало рабочих и специалистов авиамастерских.

Все они храбро сражались с врагом. После разгрома белогвардейцев и освобождения Киева авиапарковцы продолжали восстановительные работы в мастерских. Возглавил их Уполномоченный Главвоздухфлота при Киевском военном округе В. Ф. Бобров, ранее бывший главным инженером авиапарка.

Но весной 1920 года мирный труд советских тружеников — в который раз! — был прерван. На территорию Советской Украины вторглись банды белополяков, а затем — Врангеля. В срочном порядке вновь была проведена мобилизация коммунистов. И как всегда, рабочие авиамастерских стали ударной силой Красных полков, несли в массы революционную организованность, выдержку и дисциплину.

Белополяки, преодолевая упорное сопротивление советских войск, продвигались к Киеву. 19 апреля 1920 года в городе начали рваться бомбы, сброшенные вражескими летчиками. Возникли пожары. Имущество авиамастерских было эвакуировано в Карловку на Полтавщине. Там оно оставалось до разгрома белополяков.

ОТ ВОЙНЫ — К МИРУ, ИЗ ОКОПОВ — К СТАНКАМ

Перспективы развития авиации и наш завод

Великая Октябрьская социалистическая революция создала все условия для могучего расцвета творческих сил народа, небывалого прогресса в области техники, науки, культуры. Невиданные горизонты открылись и перед авиастроителями. Задача величайшей важности была поставлена перед ними — создать новый отечественный воздушный флот. Национализация авиационных заводов, рабочий контроль над производством, создание политических и экономических органов руководства предприятиями были первыми шагами в организации советского самолетостроения.

В. И. Ленин уделял огромное внимание советскому воздушному флоту, всемерно поддерживал авиаконструкторов. По его инициативе было создано Главное управление объединенных авиационных заводов при Высшем Совете Народного хозяйства. 16 июня 1920 года Владимир Ильич подписал постановление Совета Труда и Обороны, в котором излагалась программа развития авиационной промышленности страны. Ее предприятия приравнивались теперь к основным группам оборонных заводов.

Далекая осень 1920 года, четвертого года республики Советов. Интервенты и белогвардейщина разгромлены, но в рабочих кварталах царят голод и разруха.

Пройдет каких-то сорок лет и мир с восхищением заговорит о воздушных гигантах, рожденных на нашем предприятии. Самолеты завода прочертят серебряные трассы над белым безмолвием Антарктиды, горячими

В. Ф. Бобров.

песками Сахары, над изумрудным побережьем Кубы.

А пока вернемся к одному документу-приказу № 15187 от 9 сентября 1920 года Совета Военной Промышленности (СВП) при Чрезвычайном Уполномоченном Совета Обороны по снабжению Красной Армии и Флота РСФСР, прочтем его лаконичные и суровые, как само то время, строки: «СВП вполне одобряет решение об организации в Киеве авиационного завода». СВП предложил вновь назначенному руководству завода в кратчайшие сроки подобрать специалистов, а также принять необходимые помещения и небольшое количество имущества.

Человек, получивший этот приказ, хотя и назывался временным управляющим, отнюдь не был временным на предприятии. В. Ф. Боброву (1884—1946 гг.) завод обязан многим. Он самоотверженно взял на свои плечи нелегкое бремя забот о первых шагах, о дальнейшем росте предприятия.

Патриот отечественной авиации, В. Ф. Бобров в 1910 году окончил Киевский политехнический институт и был назначен инженером-технологом Каменской бумажной фабрики. Но его больше всего интересовали моторы и самолеты. В 1913 году Викториан Флавианович уже возглавляет проектно-конструкторский отдел военных авиапарков, дислоцировавшихся в Киеве. Всегда

он был рядом с солдатами и рабочими, пользовался у них авторитетом. Участвовал в революции. При подходе немецких войск В. Ф. Бобров эвакуировался в советский тыл и до 1919 года был начальником мастерских Московской школы авиации. Там познакомился с Н. Е. Жуковским, некоторое время работал под его руководством. После изгнания деникинцев В. Ф. Бобров был инженером авиатехники республики. Потом возглавлял наш завод, руководил отделом Украинского управления Красного Воздушного Флота.

Красная Армия завершала разгром Врангеля. Ей необходимы были самолеты. И рабочие завода, не выходя из цехов целыми сутками, давали новую жизнь искареженным боями и временем машинам.

Коллектив предприятия стремился оправдать доверие страны. Где не хватало знаний — выручал энтузиазм, горячее стремление людей развивать авиапромышленность молодой республики Советов. Вскоре завод был переименован в «Госавиазавод (ГАЗ)-12», а в 1922 году в «Ремвоздух-6». Но пока что здесь ремонтировались лишь самолеты устаревших, преимущественно иностранных марок.

На предприятии работало немало опытных людей. Большой авторитет в коллективе имели комиссар В. А. Герасименко-Ленский, коммунисты В. И. Чвертко, В. Д. Кузьменко, С. С. Бондаренко и другие. Дни и ночи проводили они на заводе, всю душу вкладывая в восстановление и дальнейшее упрочение предприятия.

Среди основателей завода выделялся незаурядными организаторскими способностями, знанием производства, умением работать с людьми В. А. Герасименко-Ленский — комиссар, а с 1922 года директор завода. Биография его типична для биографии руководителя

тех лет. Родился в 1896 году на Полтавщине в бедной крестьянской семье. С восьми лет батрачил, пас скот в помещичьем имении. В армии — с 1914 года. Сперва служил во флоте, а затем в авиапарках, где не только выучился грамоте и освоил сложную технику, но и прошел школу политической борьбы. Приехав летом 1917 года в Киев, сразу же включился в революционную работу. С 1920 года — коммунист.

Возглавив после В. Ф. Боброва предприятие, В. А. Герасименко-Ленский около семи лет добросовестно трудился на этом посту. Настойчиво совершенствуя свои знания, он рос вместе с коллективом. В 1930 году, после окончания вуза, В. А. Герасименко-Ленский был назначен начальником авиационного факультета Киевского политехнического института, а через год — заведующим научно-опытным отделом Главного управления авиапромышленности Советского Союза. Позже, работая в Московском авиационном институте, все свои знания и опыт отдавал делу подготовки инженеров. За доблестный труд награжден орденами и медалями СССР. Таков трудовой путь советского авиастроителя Герасименко-Ленского.

Первые шаги

Первые шаги предприятия были очень нелегкими. С невероятным трудом удалось оборудовать цехи: механический, радиаторный, моторный, слесарный, литейно-кузнечный, столярно-деревообделочный и сборочный. Некоторые из них долгое время имели одно лишь название: не было станков, приборов, инструментов.

О положении на заводе можно судить по докладной руководства предприятия от 14 января 1921 года правительству УССР, лично В. П. Затонскому: «С гор обломков, полуразрушенных деревянных зданий, с кусков

машин и разрозненных частей станков, с кладбища автомобилей в течение трех месяцев удалось создать завод, раньше не имевший фундамента абсолютно никакого, что имели другие заводы. Теперь на заводе 148 рабочих и служащих, силовая станция-локомобиль на двенадцать лошадиных сил. Цеха оборудованы, есть два автомобиля, необходимый обоз. Выполняем срочные заказы для армии. Завод нуждается в хороших счетных работниках, техниках, в наличных деньгах, литературе, горючем, смазке, стекле, листовой меди, полотне, тросах, зеленом мыле, спецодежде». Не хватало, как видим, многого. Но все побеждал неукротимый революционных дух первого поколения киевских авиастроителей.

Вскоре завод получает задание наладить производство радиаторов, которые до этого ввозились из-за границы. Наступил день, когда государственный заказ был с честью выполнен — первая партия радиаторов пошла на авиасборочные заводы.

Для дальнейшего развития завода главное значение имел курс партии и правительства, направленный на мобилизацию специалистов — рабочих, инженеров и техников в авиационную промышленность для создания новых предприятий. Наш завод также пополнялся бывшими солдатами-авиапарковцами, красноармейцами, знакомой с техникой молодежью.

В то суровое время вела людей на свершения великая вера в правильность линии партии, Ленина. Вдохновленные заботой партии и правительства, авиастроители настойчиво преодолевали все трудности. Коммунисты, как всегда, были впереди. «Счастливый путь! Недалеко осталось. К станку, товарищ!» — звали плакаты.

Помощь губкома

Партячейка завода, возглавляемая рабочим В. Д. Кузьменко, обратилась в Киевский губком КП(б)У с просьбой передать предприятию мастерские и склады, ранее принадлежавшие Воздухоплавательному парку. Там размещались тогда и военно-автомобильные мастерские.

Губком партии, его секретарь Я. Б. Гамарник и командование Киевского военного округа оказывали всяческое содействие заводу. Предприятие получило новые производственные площади и разместилось в восьми кирпичных зданиях на углу Гарматной улицы и Брест-Литовского шоссе. Было приобретено около двадцати металлорежущих станков, необходимое количество инструмента, довольно мощный по тем временам нефтяной двигатель. Правда, не все трудности были еще ликвидированы: самолеты по-прежнему приходилось ремонтировать под открытым небом, аэродрома своего также не было. Испытания проводили на аэродроме Поста-Волынского, что создавало определенные неудобства и повышало стоимость ремонтных работ, но с этим пока мирились.

Очень нужны были квалифицированные слесари, токари, монтажники. Отряд рабочих пополнялся как за счет демобилизованных солдат, так и путем обучения молодежи. Заводская комсомольская ячейка направляет своих лучших людей в школу фабрично-заводского ученичества, созданную на предприятии по инициативе С. П. Дуба. Опытный рабочий, коммунист, за сравнительно короткое время он сумел подготовить необходимое количество специалистов.

Быт и культура рабочих

Киев, как и вся страна, в первые годы после революции переживал тяжелый продовольственный кризис. Взрослый рабочий получал по карточке в день 200 граммов хлеба и 600 граммов сахара на месяц. Но и в этих условиях рабочие все же находили возможность ежемесячно отчислять однодневный заработок в пользу голодающих. Органы Советской власти по мере возможности заботились об обеспечении домов, выделенных заводам и фабрикам, мебелью, топливом, производили их ремонт. Благодаря усилиям партийных органов заводу удалось получить в Пуще-Водице лесосеку для заготовки дров. Была выделена бригада для вывозки топлива. Дрова вывозили «кукушкой» по специально построенной узкоколейке. Половину топлива отдавали школам и больницам города.

Рабочие завода поселились в домах по Первой Дачной линии. Открылись детские ясли. Жизнь постепенно налаживалась.

Большое значение для подъема производительности труда и улучшения материального положения рабочих имело применение системы сдельной оплаты, которая, начиная с 1922 года, стала основной. Широко практиковались также и другие формы материального стимулирования, в частности, премирование за отличную работу.

Наряду с решением сложных и разносторонних производственных задач партийная организация завода усилила борьбу за повышение политического и общеобразовательного уровня трудящихся. Для рабочих регулярно читались лекции, приглашались опытные и грамотные политагитаторы. Перед авиаремонтниками не раз

выступал Я. Б. Гамарник и другие работники губкома партии.

На предприятии были открыты пункты по ликвидации неграмотности и малограмотности, а также школа для обучения молодежи техническим специальностям. И пожилые рабочие, и юноши (женщин на заводе тогда не было) обучались грамоте, постепенно постигали основы науки и техники.

Серп и молот из одной стали

В то время, как рабочие нашего предприятия провожали в первые полеты отремонтированные ими машины, в дальних хуторах и лесах еще прятались малочисленные, но вероломные и жестокие банды Зеленого, Орлика, Струка и других. Контрреволюция продолжала пользоваться тактикой «малой войны» по отношению к диктатуре пролетариата. Ориентируясь на местности и всячески избегая столкновений с превосходящими по силе воинскими частями, банды часто производили внезапные налеты на селения и окраины городов. Так, например, в одном из боев в районе Триполья погибли почти все бойцы отряда, состоявшего из наших рабочих. Случалось, в течение месяца банды совершали до двадцати нападений на советские учреждения Киевского уезда.

Труженики авиазавода создали несколько боевых дружин в помощь частям Красной Армии, которые громили бандитов и охраняли военные объекты. На своих рабочих местах авиаремонтники нередко хранили оружие. Так, с винтовкой и рабочим инструментом в руках защищали они свои завоевания, создавали будущее, не считаясь с трудностями, непоколебимо, целеустремленно, как учили большевики.

В созидании новой жизни все более крепнул союз рабочего и хлебороба, заключенный во времена совместных испытаний.

В помощь крестьянам наше предприятие открыло цех ширпотреба, заводчане снабжали село хозяйственными изделиями, помогали приводить в порядок лопаты, топоры, серпы, мельничное оборудование.

Завод взял шефство над сельскохозяйственной коммуной Попельнянской волости. Наладив там политико-массовую работу, представители завода оказывали коммунарам большую материальную поддержку, ремонтировали сельскохозяйственный инвентарь.

Родине нужны самолеты

Шел 1922 год. Очень важным документом Совета Труда и Обороны в то время был план развития авиационной промышленности и расширения самолетостроения. На нужды авиационного производства правительством было ассигновано три миллиона рублей золотом. Создавались основы гражданской авиации, разрабатывались планы регулярного воздушного сообщения по всей стране.

Однако ликвидировать последствия гражданской войны, разруху было не так-то просто. Не хватало средств. Недостаточно средств получал и завод «Рембоздух-6». Поэтому пришлось на некоторое время отказаться от создания конструкторского бюро, отложить осуществление и других интересных планов. Правда, при содействии Киевского губпарткома удалось начать переоборудование сборочного цеха и расширить аэродром на территории, прилегающей к заводу вдоль Брест-Литовского шоссе. Часто организовывались субботники, рабочие безвозмездно отрабатывали по несколько выходных дней каждый месяц. Большую

помощь заводу оказали саперные батальоны, расположенные по соседству. И, как всегда. запевалами в труде были коммунисты.

Творцы самолетов

В 1922 году бывший летчик, коммунист К. А. Калинин (1889—1940) организовал при заводе небольшую группу технических работников, которые взялись сконструировать свою новую машину К-1.

Моторист В. И. Ларионов и другие подобрали, отремонтировали для новой машины мотор водяного охлаждения. Испытания проводились на близлежащем поле. Плоскости и фюзеляж рабочие перенесли на руках, там же на поле вели стыковку и облицовку.

Историю создания самолета К-1 отлично помнит бывший чертежник конструкторского бюро К. А. Калинина, ветеран завода А. Н. Грацианский. Он рассказывает, что детали к новой машине рабочие изготовляли вечерами или по выходным дням. Не было случая, чтобы кто-либо подвел коллектив, не выполнил задания. Все горели желанием поскорее дать жизнь самолету.

26 июня 1925 года красавец-самолет стоял на зеленом поле аэродрома в Жулянах, готовый взлететь в воздух. Заводской летчик Станислав Касинский около сорока минут испытывал машину на различных режимах. Когда же самолет К-1 благополучно коснулся колесами земли, шквал рукоплесканий заглушил гул мотора. Первая высота была взята! Бесстрашие и подвиг русского летчика Петра Николаевича Нестерова, трудолюбие профессора авиадела Н. Б. Делоне нашли свое продолжение в славных делах советского авиастроителя!

Новая машина успешно совершила перелет в несколько сот километров по маршруту Киев — Орел — Москва, и на нее поступил наряд-заказ правительства.

Вскоре авиаконструктор К. А. Калинин был направлен в Харьков, где началось строительство крупного завода. Там он создал новые самолеты, пользовавшиеся заслуженным успехом. Его К-5, например, в основе конструкции которого было много от К-1, полностью вытеснил с воздушных трасс страны самолеты иностранных марок. Этим достижением по праву гордились и киевские самолетостроители.

П. Н. Нестеров

Трудовые будни

Хотя первая машина киевских авиастроителей сдала на отлично экзамен в воздухе, основной производственной программой предприятия оставался ремонт самолетов. «Подлеченные» машины лошадьми перевозились на Пост-Волынский аэродром, где проверялось их качество. Первым летчиком-испытателем на заводе был К. Н. Яковчук, участник гражданской войны, коммунист, бесстрашный и опытный пилот.

По-прежнему давали себя знать различные трудности. Ветеран завода А. Е. Литвиненко рассказывал: «Ремонтировали самолеты с молотком и аршином в руках. Штангель или кронциркуль был один на несколько рабо-

К. Н. Яковчук

чих. Сверла малых размеров ценились на вес золота. Специальные приспособления вообще отсутствовали». Станки были только с глухими шпинделями, одновинтовые. Большую работу по их усовершенствованию проводила бригада Г. С. Тарачева.

Одним из технических новшеств в ремонте самолетов марки «Ансальдо» была замена двигателей «Фиат» новыми, советскими ВМ-6. Это заметно улучшило качество машины, ее эксплуатационную надежность.

Нельзя забывать и то, что завод начинал свой взлет в самом начале восстановительного периода, когда поступало мало заказов. Но рабочие теперь сами решали свою судьбу, жили сплоченной семьей. На одном из собраний, где обсуждался вопрос о сокращении рабочей силы, по предложению партячейки рабочие завода единогласно приняли решение: «Никого не увольнять. Сократить рабочую неделю для всех членов коллектива на один день». Таким образом, проблема сохранения кадров была разрешена, и лучше, чем на других предприятиях.

Так, несмотря на трудности, завод крепнул, набирался сил.

В 1924 году отпраздновал новоселье в светлом, просторном помещении сборочный цех. Расширялся завод-

ской аэродром. К Октябрьским праздникам завод был полностью электрифицирован, смонтировано паровое отопление в сборочной мастерской, где особенно требовалась постоянная температура.

Заметно возросла производительность труда рабочих, по сравнению с предыдущим годом она увеличилась на 31,5 процента. Возросла и заработная плата.

Люди предприятия

В этих условиях успех дела решали опыт рабочего и знания инженера. А такие специалисты на заводе были. Особенным мастерством отличались рабочие цеха авиадвигателей. Под началом В. И. Ларионова, крупного специалиста и умелого руководителя, они оперативно выполняли любое производственное задание. На предприятии большим авторитетом пользовались квалифицированные мастера-ремонтники П. Н. Бондарев, Ф. Н. Пасечник, А. П. Силаев, А. Ф. Челноков и другие. Многие из них ездили для совершенствования знаний на зарубежные самолетостроительные заводы.

Высокого уровня в своей работе достиг самолетосборочный цех, во главе которого стоял Э. В. Деревянко. Кроме ветеранов П. Г. Богдановского, С. А. Перепаденко, А. Ф. Ульянова, С. М. Шкирмана, в этом цехе славились трудолюбием и умением молодые рабочие И. Н. Водовоз, И. А. Добкин, А. Г. Новосадец и другие.

Постоянно выполняли сложнейшие работы столяры К. П. Кусочкин, Н. И. Стеценко. Мастерами по изготовлению фигурных капотов и обтекателей прослыли жестянщики И. А. Войцеховский, отец и сын Заславские и другие. Первым, кто в 1925 году освоил газовую сварку, был К. И. Паньчевский. П. А. Лозинский внедрил в производство центробежную заливку баббитом

И. Т. Королюк.

вкладышей валов авиадвигателей. Мастер А. Е. Семена многое сделал для успешного запуска в производство радиаторов к самолету Р-1.

Неутомимым рационализатором был рабочий И. Ф. Буткус. Он сконструировал автомат для развальцовки концов радиаторных трубок. Творческим подходом к делу, умением мастерски работать отличались бывшие солдаты авиапарка С. И. Карацуба, В. И. Чвертко, моторист А. Ф. Челноков, маляры В. И. Кривошея, К. С. Беспалько и многие другие.

На заводе сформировался новый тип рабочего-общественника, который безукоризненно выполнял свои производственные обязанности, умело сплачивал коллектив на выполнение производственных заданий. Таким был коммунист, участник гражданской войны И. Т. Королюк, возглавлявший в годы восстановительного периода парторганизацию. Активную общественную работу вел С. С. Бондаренко, посланец завода, в городской Совет рабочих и красноармейских депутатов (1921 г.). Много сил воспитанию нового человека отдавали Ф. С. Померанец, А. Г. Новосадец, С. И. Боримский и другие. Эти люди были золотым фондом предприятия, достойными предшественниками будущих поколений авиастроителей.

В то время на заводе сложился дружный, спаянный коллектив инженерно-технических работников. Главным

инженером был опытный специалист И. И. Фиалко. Механический цех возглавлял Ф. П. Пасечник, медницкий — И. А. Войцеховский, слесарный — С. П. Дуб. Целеустремленные и знающие люди работали тогда и на других важных участках производства.

Забота о подготовке кадров

Постоянное расширение предприятия требовало все новых и новых специалистов высокой квалификации. Поэтому партийная организация, подняв вопрос об острой нехватке авиационных специалистов как на заводе, так и в республике, начала хлопотать о создании в Киевском политехническом институте специального факультета, который готовил бы высококвалифицированных инженеров для молодой авиационной промышленности. Вскоре, при поддержке Киевского Губкома КП(б)У такой факультет был создан, а затем реорганизован в самостоятельный институт инженеров гражданского флота. Все студенты его, специализирующиеся по авиастроению, проходили практику в ремонтных мастерских завода. На этом факультете многие наши работники, в частности, И. Т. Королюк, К. Н. Яковчук, В. А. Герасименко-Ленский, Ф. С. Померанец, Д. Л. Томашевич и другие получили высшее образование.

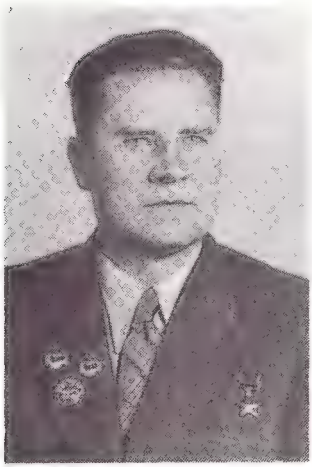
Немало студентов авиафакультета, проходивших практику на предприятии, спустя несколько лет стали выдающимися специалистами. Один из них А. Н. Грацианский стал известным летчиком-полярником, Героем Советского Союза, заместителем главного конструктора крупнейшего в стране конструкторского бюро.

Рос завод, вырастали крылья и у его питомцев. Бывшие рабочие становились крупными специалистами, им поручалась самая сложная работа.

Ленинский призыв

1924 год. Предприятие «Ремвоздух-6» одно из ведущих в Киеве. Окончены работы над первой машиной, успешно выполняются производственные задания. Завод, что самолет на взлете — весь устремлен вперед. Но вот, со стужей и тревожными гудками паровозов пришло большое горе — скончался Владимир Ильич Ленин. Весь мир потрясло сообщение о смерти Ильича. Безмерной, великой была скорбь, охватившая каждого советского человека.

На траурном митинге 23 января 1924 года комсомольская организация завода приняла резолюцию, в которой заверила партию в том, что комсомольцы, беззаветно преданные заветам великого Ленина, будут еще лучше учиться и работать, не жалея сил бороться за дело партии, за коммунизм.



А. Н. Грацианский

Вместе с коммунистами завода комсомольцы — С. И. Боримский, Т. С. Нестеренко, А. Г. Новосадец — проводили в цехах среди рабочих беседы о жизни и деятельности В. И. Ленина. Под руководством члена комсомольского бюро Ф. С. Померанца на предприятии был создан Ленинский уголок. Вывешенные на его стендах плакаты рассказывали о многогранной творческой деятельности основателя первого в мире социалистического государства; здесь же

был помещен текст клятвы комсомольцев — быть беззаветно преданными делу, за которое боролся В. И. Ленин.

Вскоре партячейка вынесла специальное решение, рекомендуя по ленинскому призыву в партию лучших людей завода: «После доклада утверждаем принятых в ряды ленинской партии: тов. Снитковский — моряк, служил в Балтийском флоте, 31 год, по профессии столяр; тов. Корнилов — рабочий, молотобоец; тов. Ефимов — столяр, служил в Красной Армии, 27 лет; тов. Стрелецкий — служил на броненосце, в Красной Гвардии; тов. Соловьев — с медницкого цеха; тов. Дуб — слесарь, участвовал в Октябрьском восстании, 27 лет; тов. Николаев — слесарь, 28 лет; тов. Майко — токарь». [1]

С. П. Дуб

Стал коммунистом и К. Е. Ефремов, бывший солдат авиапарка, красногвардеец, активный участник революционных событий в Киеве. Весной 1924 года его избрали членом Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета. Работал Ефремов на заводе и в послевоенные годы.

[1] Газ. «Пролетарская правда», 7 мая 1924 года.

ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА В КОЛЛЕКТИВЕ

Укрепление партийных рядов

Заводская партийная организация постоянно росла и крепла. Чтобы быть ближе к рабочим массам, на учет в заводской организации стали секретарь Киевского губкома партии Л. Й. Картвелишвили, председатель губисполкома Я. Б. Гамарник и председатель союза металлистов К. Е. Ефремов.

Лучшие коммунисты — В. М. Чвертко, М. И. Жданов — избирались членами Шулявского райкома партии. Представители завода С. С. Бондаренко и В. Д. Кузьменко были делегатами VII Всеукраинского съезда Советов рабочих, крестьянских и кресноармейских депутатов (10—14 декабря 1922 г.), где была принята Декларация и проект основ Конституции Союза Советских Социалистических Республик.

Коммунисты всегда находились в самой гуще событий завода, пользовались большим авторитетом среди рабочих и служащих. На открытых партийных собраниях обсуждались вопросы по организации и улучшению работы завода: они решались коллегиально, при широком участии всех членов коллектива.

Партийная организация проводила большую политико-воспитательную и культурно-массовую работу на заводе. Первым делом была организована партийная учеба. Шулявский райком КП(б)У (позднее Октябрьский) создал для более подготовленных товарищей районную партшколу, где коммунисты изучали политическую экономию, вопросы партстроительства, работы В. И. Ленина, К. Маркса и Ф. Энгельса. Занятия проходили

в конторе завода «Большевик», где из 18 слушателей школы 13 коммунистов представляли «Ремвоздух-6».

Резерв и помощник партии

Много ярких страниц вписал в летопись славы завода комсомол, надежный помощник и резерв партии. Ячейка коммунистического союза молодежи была создана у нас на заводе в конце 1920 года одной из первых в городе. Секретарем ее был избран рабочий Г. К. Капустяненко. Молодежь под руководством заводской комсомолии участвовала в восстановлении железнодорожных путей, различных субботниках, проводила продразверстку. Большая группа комсомольцев завода была в отряде ЧОНа (частей особого назначения), которым командовал коммунист И. М. Кудрин. Благодаря таким отрядам в городе обеспечивался революционный порядок.

Однако главную задачу комсомольцы завода видели в выполнении производственных планов, в проведении ремонта боевых машин для армии. Часто комсомольцы и молодые рабочие трудились сверхурочно, не останавливаясь ни перед какими трудностями.

Половина комсомольской ячейки завода занималась в авиакружке Киевского политехнического института. А когда на заводе был организован планерный кружок, там участвовали все комсомольцы.

Тогда же на заводе начала выходить комсомольская газета — «Пропелер» (потом — «Авиакомсомолец»). Первым ее редактором был Ф. С. Померанец. Немало приходилось поработать ему для того, чтобы все материалы газеты были интересными и злободневными.

Рабочие города похвально отзывались о комсомольских рейдах отрядов «легкой кавалерии» нашего завода, в которых активно участвовали товарищи А. Г. Пере-

С. С. Бондаренко.

пелица, Д. Л. Томашевич, К. Ф. Сафонов.

Лучшие комсомольцы завода (С. Н. Николаенко, Н. И. Мартыненко и другие) были направлены на учебу в только что организованный при политехническом институте рабфак.

Тяга молодежи к комсомолу была очень велика: в 1924—1925 годах на заводе почти все, кто имел соответствующий возраст, подавали заявление в КСМУ. Этим, возможно, объясняется и огромный авторитет комсомольской организации нашего завода среди юношей и девушек города, активное участие их в движении «Молодежь на самолет», инициатором которого были юные авиастроители.

Комсомолия завода вела также среди рабочих и крестьян близлежащих деревень широкую атеистическую пропаганду, организовывала различные беседы и лекции. Ее представители часто бывали среди красноармейцев в воинских частях. Особенно неугомонными были И. А. Знаменский, Ф. И. Пасечник и другие. Из числа заводских комсомольцев 20-х годов выросло немало опытных производственников и активистов-общественников.

ГЛАВА II

СТРОИТЕЛИ СОЦИАЛИЗМА

К НОВЫМ РУБЕЖАМ

Курс на социалистическую индустриализацию

Успешное завершение восстановительного периода, выполнение первой очереди программы электрификации страны создали предпосылки для социалистической реконструкции народного хозяйства.

Руководствуясь ленинским планом построения социализма в СССР, XIV съезд партии взял курс на социалистическую индустриализацию. Решения его окрылили творческую активность рабочего класса.

«Единственной материальной основой социализма может быть крупная машинная промышленность, способная реорганизовать и земледелие»[1],— эти слова В. И. Ленина приобрели в те дни особенное значение.

Небывалая по своему размаху созидательная работа развернулась на просторах Российской Федерации, Украины и других братских республик. Рабочий класс, руководимый Коммунистической партией, выступил в поход за технический прогресс, за высокие темпы развития всех отраслей промышленности.

---

[1] *В. И. Ленин.* Полное собрание сочинений, т. 44, стр. 9.

Развернулась большая работа по реконструкции заводов, шахт, электростанций Украины.

Реконструировался и наш завод «Ремвоздух-6». Производственная программа его значительно расширилась. Кроме ремонта авиационной техники, в 1926—1927 годах завод строил, и довольно успешно, планеры новых, собственных конструкций.

В 1928 году группа инженеров и рабочих нашего предприятия сумела создать планер «Гриф» конструкции Д. Л. Томашевича, М. А. Жемчужина и А. М. Сорочинского. На всесоюзных планерных соревнованиях в Коктебеле этот замечательный аппарат занял первое место. Пролетев 35 километров, он поднялся на высоту свыше полутора тысяч метров.

Энтузиастом планерного спорта и крупным специалистом по планерам был О. И. Фролов, возглавивший завод после ухода В. А. Герасименко-Ленского.

Большую плодотворную работу по постройке и испытаниям планеров провели также П. А. Стельмашенко. К. Д. Рогозинский, И. Н. Водовоз, летчик-испытатель Л. А. Юнгмейстер и другие. Завод не раз поощрялся правительством за развитие этого важного и доступного широким массам вида авиационного спорта. Коллектив предприятия воспитал немало заслуженных мастеров по безмоторным полетам.

С расширением масштабов производственной программы на предприятии постепенно модернизировалось все оборудование. Неплохо были оборудованы некоторые цехи. Например, механический цех в 1927 году имел и токарные, и фрезерные, и строгальные, и револьверные станки. Правда, все они работали от одной трансмиссии, но установить индивидуальные моторы пока не

было возможности. Это осуществилось лишь в годы первой пятилетки.

Разумеется, многого еще не хватало, не все, даже первостепенные запросы удовлетворялись. Но рабочие отлично понимали, что это временные затруднения, связанные с большими потребностями промышленного роста страны.

Сплоченные вокруг партии

Как и весь советский народ, коллектив завода горячо поддерживал и одобрял деятельность партии и правительства по индустриализации страны, выступал с гневным протестом против враждебных действий Англии и других империалистических держав по отношению к Советскому Союзу.

В 1927 году был убит советский посол в Польше П. Л. Войков. Партячейка и весь коллектив завода приняли резолюцию протеста, в которой призвали рабочих в ответ на происки империализма крепить боевую мощь Красной Армии, еще более быстрыми темпами развивать авиационную промышленность.

Решительный отпор дали коммунисты и все рабочие завода попыткам троцкистской оппозиции помешать социалистической индустриализации. На митингах и собраниях авиастроители клеймили позором перерожденцев, порвавших с ленинизмом и ставших на путь капитуляции перед буржуазией, со всей решительностью осудили действия оппозиционеров, которые пытались внести раскол в ряды партии.

Усиленно развивалось на заводе движение рационализаторов и изобретателей.

Особенно ширилось движение за снижение трудоемкости различных производственных операций, улучшение аэродинамики и повышение эксплуатационной

надежности ремонтируемых машин. Рабочие всех профессий старались что-либо изобрести, придумать для повышения производительности труда, облегчения и удешевления операций по изготовлению деталей. Вскоре это движение приобрело массовый характер. Рационализаторские предложения трудящихся обсуждало специальное бюро, председателем которого был Д. Л. Томашевич. Любое новшество, снижающее производственные затраты, вызывало гордость авиастроителей. Во всем чувствовалась заинтересованность видеть свой завод образцовым.

Помощь селу

Члены нашего коллектива принимали активное участие в деятельности различных органов рабоче-крестьянской инспекции, а также в других мероприятиях партийных и советских органов. Не раз они были в составе групп обследования работы соседних предприятий Киева.

Завод являлся членом городского Общества шефства над селом. С его помощью в Киевском округе только в 1927—1928 годах было организовано три колхоза, несколько машинных обществ и обществ по совместной обработке земли, а также ряд других кооперативных организаций. За счет отчислений членских взносов в фонд Общества шефства в селах содержались две избы-читальни, агрохимическая лаборатория, агрономический и медицинский пункты.

Особенно активное участие в начавшейся коллективизации сельского хозяйства и подъеме культуры села принимали комсомольцы завода. Они ежегодно ремонтировали инструмент сельских кузниц и мастерских, помогали крестьянам доставать нужный инвентарь, выезжали на хлебозаготовки. Заводская молодежь проводила среди крестьян активную атеистическую пропаганду.

Работа, проделанная самолетостроителями, существенно способствовала подъему сельскохозяйственного производства и повышению сознательности крестьян.

Так крепли связи рабочего класса и колхозного крестьянства, так вчерашний пролетарий помогал строить новую жизнь вчерашнему батраку, так совместно созидали они социализм.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Задачи первой пятилетки

Содержание слова «пятилетка» трудящиеся страны Советов узнали впервые в дни работы XV съезда партии (декабрь 1927 года), когда обсуждались директивы к составлению пятилетнего плана. В 1928 году контрольные цифры пятилетки были широко обнародованы. С невиданным энтузиазмом обсуждались они и на собраниях рабочих нашего завода.

Увеличилась производственная программа предприятия. Оно стало одним из крупнейших на Украине. Как и другие большие промышленные объекты Киева, завод был переведен на централизованное обеспечение сырьем и полуфабрикатами, начал получать централизованные заказы. Поступала новая техника, в частности, новые станки.

В 1929 году все заводы Украины были переданы в ведение союзных и республиканских объединений. Заметно улучшалось энергообеспечение киевских предприятий.

Государственные капиталовложения в энергохозяйство города составили в годы первой пятилетки около 16 млн. рублей.

Это открывало новые перспективы и перед нашим предприятием.

Укреплялась материально-техническая база завода. В его цехах стали проходить практику студенты авиационного факультета. К нам ехали учиться авиаремонтному делу с других родственных предприятий.

Ремонтируя самолеты, коллектив завода все время стремился к самостоятельной творческой деятельности. Так, в 1929—1930 годах группа рабочих и инженеров завода занималась постройкой глиссера. Руководили этой работой наши сотрудники И. Т. Королюк и Л. Е. Голуб, но поскольку оба вскоре ушли (первый учиться, а второй преподавать авиадело в политехническом вузе),— кончали проектировать судно они уже в институте. Однако глиссер по праву считался детищем нашего завода, хотя и назвали его «Авиафак».

Глиссер успешно прошел испытания на Днепре. Он имел скорость свыше пятидесяти километров в час, брал на борт 12 пассажиров и рулевого. К сожалению, эта великолепная машина в серийное производство не поступила, но принципы, примененные при ее создании, были использованы много лет спустя нашими авиаспециалистами.

Производство автожиров

В конце первой пятилетки завод получил очень важный заказ. Авиаконструкторы Центрального Аэро-Гидродинамического Института (ЦАГИ) И. Н. Камов и Н. К. Скржинский в конце 1931 года обратились к нам с просьбой изготовить опытную серию автожиров. Предприятие начало производство этих машин.

Автожир представлял собой летательный аппарат, основной несущей поверхностью его являлся так назы-

Автожир ЭА-4 ЦАГИ

ваемый ротор — воздушный винт, состоявший из четырех-пяти лопастей, которые свободно вращались под действием встречного потока воздуха. Ротор перед взлетом раскручивался вручную, число оборотов его увеличивалось уже при разбеге.

Автожир имел по сравнению с самолетом некоторые преимущества: малую посадочную скорость, возможность крутых спусков, небольшой, всего до пятидесяти метров, разбег перед взлетом.

Сотрудничество с ЦАГИ, постоянные творческие контакты с академиком С. А. Чаплыгиным, Главным конструктором А. Н. Туполевым, начальником отдела профессором А. М. Черемухиным — все это повышало квалификацию ведущих инженеров предприятия. Они получали из Москвы все необходимые консультации, а завод — значительную материальную помощь.

Завод изготовил большую опытную серию автожиров конструкции ЦАГИ. Все испытания их успешно провел заводской летчик В. Э. Адольф, человек высокой квалификации и большого мужества. (К несчастью, в 1936 году при испытании нового самолета этот незаурядный специалист погиб).

В ознаменование трудовой победы был изготовлен серебряный нагрудный знак для награждения всех творцов и испытателей автожира. Его получили многие труженики завода.

Выпуск серии автожиров стал для рабочих и инженеров завода своего рода пробой на зрелость. После этого предприятию поручали и другие ответственные задания; росла его слава, как передового, оснащенного современным оборудованием завода, имеющего квалифицированные кадры.

В. Э. Адольф

В последние годы пятилетки завод ремонтировал самолеты отечественных марок — Р-5, АНТ-4, АНТ-9 и многие другие, получившие мировую известность. Эти машины совершали дальние международные перелеты и успешно конкурировали с «Дорнье» и машинами других иностранных систем.

Успешное выполнение первого пятилетнего плана, частицей которого была и наша производственная программа, способствовало упрочению позиций социализма во всех отраслях хозяйства. В нашей стране была создана могучая индустриальная база, способная технически перевооружить все отрасли промышленности и сельского хозяйства и обеспечить экономическую независимость.

Реконструкция завода

Важным этапом развития социалистического общества в СССР был второй пятилетний план. XVII конференция ВКП(б), состоявшаяся в 1932 году, утвердила «Директивы к составлению второго пятилетнего плана народного хозяйства СССР (1933—1937 годы)». Основная задача его заключалась в завершении технической реконструкции всего народного хозяйства.

В начертаниях второй пятилетки были более точно, в сравнении с первой, конкретизированы задания по отдельным отраслям. В силу этого планирование стало

еще более мощной действенной силой в подъеме производства. На нашем заводе также начали уделять много внимания этому вопросу, появились опытные экономисты и плановики.

В это время в стране успешно развивались все отрасли машиностроения. Сложная международная обстановка требовала усиленного всестороннего развития оборонных предприятий Родины. Слово «авиация» было тогда очень популярным среди молодежи. В авиацию шли лучшие ее представители. Они становились конструкторами, летчиками, штурманами, инженерами, рабочими-самолетостроителями.

Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
Преодолеть пространство и простор.
Нам разум дал стальные руки-крылья,
А вместо сердца пламенный мотор.

Как и вся отечественная промышленность, наш завод в годы второй пятилетки пережил свое второе рождение. Он пополнился новым совершенным оборудованием, приборами, высококвалифицированными кадрами. Увеличились производственные площади предприятия, значительно повысилась энерговооруженность.

В середине 30-х годов в производство начали внедрять дюралюминий. Специалисты завода еще не имели опыта работы с новым сплавом. Поэтому на родственные предприятия были командированы группы опытных рабочих во главе с техническим директором завода С. И. Карацубой. Вскоре все основные методы обработки сплава были изучены и на заводе был создан дюралевый цех, оснащенный новейшим оборудованием. Тогда же освоили обработку магния.

Впервые на нашем заводе начали изготовлять бензобаки для самолетов и детали из дюралюминия. Были и другие новинки. Так, наши рабочие применили убирающееся на время полета шасси и много других усовершенствований.

Как и другие заводы Киева, наше предприятие в 1935 году было подключено к более мощным источникам электроэнергии: стала в строй вторая очередь КРЭС, а вскоре и новая теплоэлектроцентраль.

Событием на заводе было оборудование в 1935 году гальванической мастерской, а в следующем — паровоздушного молота с мощностью удара в 300 килограммов. В связи с этим кузнечный цех смог выполнять целый ряд новых технологических процессов.

В годы второй пятилетки была создана механическая лаборатория, оборудованная тремя разрывными машинами — пятитонной «лозенгаузен», трехтонной «шопнер» и десятитонной «амслер». Завод закупил аппаратуру для рентгеновской лаборатории, которая уже в 1936 году вступила в строй. Эти новинки стали существенным вкладом в техническое совершенствование предприятия.

Инженер Карацуба

Во внедрении новинок в авиационное производство, как и вообще в совершенствовании технологии самолетостроения, заметная роль принадлежит инженеру С. И. Карацубе.

Биография его сходна с биографией тысяч других командиров социалистического производства.

Советская власть дала ему возможность стать студентом политехнического института. Авиацией начал увлекаться еще в начале 20-х годов.

С. И. Карацуба на нашем заводе с 1925 года. Вначале слесарь моторного цеха, техник по моторам, затем — ин-

женер технического отдела, начальник отдела, а с 1931 года — технический директор завода. В 1935 году стал заместителем В. К. Таирова, главного конструктора завода.

На производственных совещаниях и собраниях он был непререкаемым авторитетом, прочно опирался на людей и всегда доверял им.

С. И. Карацуба

В 1937 году С. И. Карацуба в силу обстоятельств был вынужден оставить завод. Позже, учитывая просьбу помочь стране в разгроме фашизма, его перевели в Москву, где он на протяжении всей войны работал в научно-исследовательском институте, успешно занимался новой техникой. Его изобретения послужили великому делу Победы над врагом.

С 1947 по 1956 год Степан Исаакович работал начальником технического отдела Ейского завода плоско-печатных машин «Молот». Ныне Карацуба — пенсионер. Занимается историей техники и авиации. Живет в Киеве и не порывает связей с родным заводом.

Новый этап

В начале второй пятилетки наше предприятие получило задание подготовиться к производству самолета ХАИ-1, сконструированного в Харькове под руководством профессора И. Ш. Неймана. Нужно было срочно спроектировать

и изготовить всю технологическую оснастку для серийного производства. А сделать это было нелегко.

Трудность заключалась прежде всего в том, что машина была цельнодеревянная, собрать ее предполагалось без единого гвоздя или шурупа — полностью на клее. Специалисты завода с такой работой сталкивались впервые. К тому же полученные предприятием чертежи самолета не были полностью отработаны, а завод своего конструкторского бюро тогда еще не имел. Работали буквально вслепую.

И все же победило страстное желание и настойчивость рабочего коллектива во что бы то ни стало сделать эту машину. В 1934 году самолет уже был запущен в серийное производство.

Какова же была новая машина? Один из первых отечественных скоростных транспортных самолетов, ХАИ-1 представлял собой моноплан с нижним расположением крыла.

Самолет поднимал шесть пассажиров, пилотировался одним летчиком. Скорость была на то время довольно высокая — более трехсот километров в час и превышала скорость некоторых истребителей. Размах крыла равнялся почти восемнадцати метрам, длина самолета — тринадцати.

Мощность двигателя нового самолета была 480 лошадиных сил, полетный вес составлял 2600 килограмм, потолок — 7000 метров, дальность полета — свыше тысячи километров. Полезная нагрузка — до тонны.

Благодаря убирающемуся шасси, прекрасной обтекаемости фюзеляжа и крыльев новая машина киевского авиазавода стала в ряд первоклассных самолетов мира.

Как закалялась сталь

Работа над новой машиной требовала научной организации труда, повышения общей культуры производства, а также большого количества нового, наиболее совершенного оборудования,— ведь все важные узлы машины были сварными, а после сварки подвергались термической обработке. Деревянные детали на самолете склеивались казеиновым клеем, впервые примененным в те годы.

Нужны были более совершенные лаборатории для испытания материалов на прочность. И они были созданы в годы второй пятилетки: химическая с электрическими установками, механическая с тремя разрывными универсальными машинами, металлографическая и другие — всего шесть лабораторий. Коллектив центральной лаборатории вскоре пополнился десятками новых квалифицированных работников. Постоянно практиковались командировки специалистов на лучшие предприятия страны.

Инженерно-технические работники и руководство завода, в частности его директор, опытный, знающий самолетостроитель В. В. Смирнов, были преисполнены решимости усовершенствовать оборудование завода по последнему слову техники.

Коллектив завода шел вперед. С минимальными затратами средств ему удалось освоить новые марки сталей — хромансиль, нержавеющую, жаропрочную.

Обработка, особенно сварка этих марок сталей была новым, довольно трудным делом не только для рабочих, но и для инженеров. Пришлось провести десятки различных экспериментов, раньше, чем добились успеха.

Много сделали для внедрения новых методов обработки металлов и обучения рабочих специалисты пред-

В. К. Таиров

приятия. Среди них выделялся М. М. Борт, будущий главный инженер завода, а затем — кандидат технических наук, доцент, преподаватель Киевского политехнического института. В 1937 году им был изобретен новый метод сваривания жароупорной стали.

Выросший в деревенской глуши, Михаил Михайлович, разумеется, и не думал о том, что будет строить самолеты. На первых порах он считал большим счастьем просто трудиться на заводе, быть возле машин, среди их творцов. Любовь к делу, стремление ни на минуту не останавливаться на достигнутом, постоянно идти вперед совершили чудо: робкий сельский паренек стал высококвалифицированным авиастроителем.

Серийный выпуск самолетов ХАИ-1 начался в 1935 году. Но вскоре были обнаружены конструкторские недоработки, и машину временно сняли с производства.

С целью модернизации самолета ХАИ-1 приказом Глававиапрома на заводе был организован конструкторский отдел. Его возглавил опытный конструктор В. К. Таиров, воспитанник конструкторского бюро известного советского авиаконструктора Героя Социалистического Труда Н. Н. Поликарпова (1892—1944). «Узкие места» конструкции были ликвидированы. Уже в следующем году завод приступил к серийному про-

изводству усовершенствованного самолета ХАИ-1.

Испытания на дальность полета нового самолета показали блестящие результаты. ХАИ-1 прошел путь длиною 2800 километров по маршруту Москва — Ташкент за одиннадцать летных часов. В те времена это был рекорд.

В. Г. Мареев

Испытательные полеты на заводском аэродроме проводил, начиная с 1936 года, летчик В. Г. Мареев. Его воле, мастерству и умению подчинялись самые «непокорные» машины. Сказать, что этот человек был влюблен в авиацию — значит сказать мало. Звонкая голубизна неба, белые облака в ней, стремительно рвущиеся ввысь машины были для него главным содержанием жизни.

Хорошо знакомый с техникой, Виктор Григорьевич летал на всех типах самолетов с поршневыми двигателями, был неугомонен и смел. Случалось, угрожающе мчалась навстречу земля, зловеще трещали не выдержавшие напряжения конструкции, летела с плоскостей обшивка — но все-таки самолет в последнюю минуту выравнивался и шел на посадку. Любой ценой спасти самолет — единственное решение! Так жил и работал В. Г. Мареев, простой советский летчик.

В годы войны Виктор Григорьевич испытывал и готовил к боям грозную технику. За свой труд был на-

гражден орденами и медалями. Первым в СССР освоил полеты на геликоптерах. Итог пути — почти 35 лет в кабинах летательных аппаратов, не каждый способен на такое!

Конструирование новой машины

В большом экспериментальном цехе завода — небе — летчики испытывают уже готовые крылатые машины. А в конструкторском отделе машины начинают свою жизнь на страницах, исписанных формулами, в ажурных каскадах линий на ватмане. Этот отдел, возглавлявшийся видным инженером В. К. Таировым, уже в 1936—1937 годах приобрел большую известность. В последнем году второй пятилетки специалисты его (большинство из них — вчерашние выпускники вузов) разработали чертежи и технический проект пассажирского самолета ОКО-I, который в то время был высшим достижением научной и технической мысли.

ОКО-I представлял собой скоростной моноплан деревянной конструкции с низко расположенным крылом, был оснащен мотором М-25 мощностью в 750 лошадиных сил. Фюзеляж самолета — цельнодеревянный, обтекаемой формы.

Размах крыла новой машины был свыше пятнадцати метров, длина самолета равнялась почти двенадцати метрам, высота — немногим более четырех метров, вес — около двух тонн, максимальная скорость достигала трехсот семидесяти километров в час, потолок — восьми тысяч метров, дальность полета — полторы тысячи километров.

Заводские испытания самолета ОКО-I успешно провел летчик Ю. А. Пионтковский. Новая машина была важной победой коллектива авиастроителей. Конструкторы завода далее продолжали работу над совершенст-

вованием этого самолета. Были выпущены ОКО-4 и ОКО-6. Последний вариант — двухмоторный самолет с высокой (около 600 км в час) скоростью и другими преимуществами. К 7 ноября 1939 года он прошел заводские испытания.

Отличные аэродинамические качества машины были достигнуты благодаря мощному двигателю, а также своеобразной конструкции свободнонесущего крыла с малой толщиной, жесткой и гладкой обшивке, внедрению нового вида клейки, гладкой окраске и полировке.

Эта машина стала символом творческого поиска, энтузиазма, дерзаний киевских авиастроителей, еще одной вехой на их славном пути к сегодняшним межконтинентальным гигантам-кораблям.

Ремонтные работы

Кроме производства самолетов ОКО-I в конце второй пятилетки завод выполнял ряд других важных работ: ремонтировались отечественные самолеты Р-5 и И-5, а также моторы — М-17 и М-22. Изготовлялись также и групповые комплекты к ранее выпущенному самолету ХАИ-I.

Ремонт самолетов заключался не только в замене поломанных деталей, но и в доведении устаревших машин до образцов последних лет, что требовало и более совершенного оборудования, и высокой квалификации специалистов, и больших производственных площадей.

«Узким местом» на предприятии по-прежнему оставалась разбросанность цехов, теснота, часто не хватало рабочего инструмента, что приводило к поломке станков и браку деталей при обработке. Необходимо было переделать щит управления, поставить новые трансформаторы, построить дополнительную подстанцию, ибо энер-

говооруженность труда рабочего за три года возросла в четыре раза.

Существовало много других, более мелких факторов, которые отрицательно сказывались на выполнении производственных программ, тормозили движение завода вперед.

А жизнь ставила перед предприятием все новые и новые задачи, Так, например, поступило указание снабдить самолет ОКО более точными приборами. Задание было срочное и важное. Подобное же сосредоточение опытного, серийного и ремонтного производства поставило завод в затруднительное положение.

Одним словом, было над чем подумать парторганизации и руководству предприятия. Администрация получила предписание составить генеральный план реконструкции завода, оставить под ремонтную базу старую территорию, а основное производство перебазировать на новую, кроме того, построить ангар, сборочный и моторный цехи, переоборудовать аэродром.

Завод в третьей пятилетке

Планом на 1938—1942 годы предусматривалось, что наш завод, занимаясь ремонтом, вместе с тем будет строить самолеты. Поэтому уже в 1938 году нужно было увеличить производственные мощности в полтора раза.

Колектив предприятия проделал большую работу, чтобы справиться с заданием. В срочном порядке ремонтное хозяйство было превращено в самостоятельный производственный цикл, расширены основные цеха. Типы самолетов, предназначавшиеся для ремонта и строительства, оставались прежние. Опытные образцы, естественно, имели измененные конструкции. Было сокращено

серийное производство самолета ХАИ-I, а затем и совершенно снято.

Трудности ремонта самолетов состояли в том, что ремонтный фонд, поступавший на предприятие, находился в некомплектном состоянии. Агрегаты часто поступали бессистемно, не соответствовали номерам машин, многие поломки не значились в актах.

Но и с этим приходилось мириться, поскольку техника приходила с мест, где нашим людям было еще труднее, чем авиастроителям.

Продолжалась работа и по созданию новых машин. В 1938 году успешно закончились испытания новых самолетов: ОКО-1, ОКО-3 и ОКО-6. По основной продукции завод с заданиями неизменно справлялся, но по некоторым видам иной продукции план недовыполнялся.

Предприятие расширилось: ему была передана территория двух заводов — весового им. Дзержинского и клавишных музыкальных инструментов. Теперь завод имел три производственные площадки, находящиеся в разных местах. Такое расположение, естественно, не способствовало повышению производственных показателей.

В 1940 году на предприятии наметились большие изменения: наш завод был преобразован из ремонтного в самолетостроительный.

В 1940—1941 годах на третьей площадке завода был сооружен и сразу же введен в действие цех крупной оснастки, на новой территории также организовали цех по изготовлению инструмента и станочных приспособлений. На первую площадку перебазировали агрегатный, а затем и сборочный цеха. В январе 1941 года было закончено строительство нового корпуса, предназначенного для окончательной сборки самолетов.

Тогда же был внедрен стендовый метод сборки самолетов, что способствовало организации ритмичной работы цехов, значительно изменилась технология многих процессов.

Коллектив предприятия мог решать уже довольно сложные вопросы освоения новых видов продукции, совершенствования технологии, механизации трудоемких процессов, повышения производительности труда. На заводе широко внедрялось все новое и прогрессивное, способствовавшее развитию отечественного авиационного производства.

Усилия заводского коллектива были направлены на то, чтобы в 1941 году освоить производство нового самолета.

Завод уже не только сам успешно справился с возросшими производственными заданиями, но находил силы и средства для оказания всевозможной помощи новым авиационным предприятиям, создаваемым в других городах страны.

ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЕЙ

Трудовые победы

Реконструкция народного хозяйства в нашей стране проходила в обстановке всеобщего трудового и политического подъема, когда девизом каждого стали крылатые слова Владимира Маяковского: «Личное счастье — это рост нашей республики богатства и силы». В это время родились многие патриотические почины, движения, направленные на улучшение производства, ударное выполнение народнохозяйственных планов.

Самолетостроители Киева тоже принимали активное участие в ударничестве, а позже — в стахановском движении. Не было на предприятии ни одного производственного коллектива — бригады, участка, смены, где бы не шло социалистическое соревнование.

Отмечая 15-ю годовщину ВЛКСМ, комсомольцы предприятия сверх плана выпустили один самолет Р-1. В работе особенно отличились Д. В. Коноваленко, В. С. Дьяченко.

К годовщине Великой Октябрьской социалистической революции комсомольцы во внеурочное время сделали еще одну машину. Многотиражка «Пропелер» 31 октября 1933 года писала: «Комсомол прокладывает первые рейсы в стратосферу, изучает воздушный простор и ставит его на службу социализму. Но без самолета как это сделать? — Значит, нужно сделать крылатую машину! — отвечал наш комсомольский вожак Валя Гончаров. Отразились эхом его слова в каждой комсомольской ячейке. Он руководил — молодежь строила. И теперь имеем коллективную собственность — самолет У-2».

В день праздника партийная организация приветствовала комсомольцев, отметила их большие заслуги в выполнении производственных планов, овладении техникой самолетостроения и особенно автожиростроения.

Рабочие нашего завода считали: если включились в соревнование, на производстве не должно быть мелочей, и добивались улучшения всех показателей: по использованию рабочих мест и оборудования, по снижению себестоимости ремонтных работ и т. д.

На стенах цехов завода заалели кумачом лозунги: «Авиастроители! Боритесь за выполнение первого пятилетнего плана!», «Ударники! Социалистическим соревно-

ванием ударим по рвачам, летунам, пьяницам, лодырям, прогульщикам!»

Проверка договоров по социалистическому соревнованию проводилась ежемесячно. Цеху, завоевавшему первое место, вручалось переходящее Красное знамя, а ударникам труда выдавались премии.

Вскоре Главное Управление авиационной промышленности НКТП СССР отметило, что 30 ноября 1932 года Киевским авиазаводом выпущен и апробирован в воздухе первый серийный автожир 4-ЭА конструкции ЦАГИ. За быстрое и четкое выполнение задания главк объявил благодарность авиастроителям, принимавшим участие в создании машины, и выдал в распоряжение завода 10 000 рублей. Администрация совместно с общественными организациями выделила победителей социалистического соревнования, объявила благодарность и премировала их. Среди награжденных были лучшие работники завода М. Г. Тананайко, М. А. Венедиктов, М. А. Свирц, П. А. Лозинский, И. С. Анфиногенов, Г. Е. Коровченко, И. А. Добкин, А. Ф. Ульянов, С. М. Шкирман, В. Л. Гиряков, А. Л. Гусаков, М. В. Шевченко.

В начале февраля 1933 года коллектив завода получил от председателя ВСНХ СССР Серго Орджоникидзе телеграмму с благодарностью за отличную работу.

Новым перевыполнением промфинплана встречали рабочие предприятия XVII съезд партии. Моторный цех боролся за присвоение двум бригадам имени партсъезда. Повышенные обязательства брали многие рабочие.

Под лозунгом: «Цеха, бригады, включайтесь в конкурс на право носить имя XVII партсъезда!» — широко развернулось предсъездовское соревнование. 25 декабря 1933 года производственный план был выполнен на

101,4 процента, это почти в два раза больше по сравнению с 1932 годом. Кроме того, завод первым в СССР освоил новую технологию изготовления автожиров, добился безаварийности сдаточных полетов, а также сократил вдвое период ремонта самолетов.

Коллектив завода не успокоился на достигнутых успехах и обязался выполнить январскую программу 1934 года ко дню открытия XVII съезда партии. Примером служили, как всегда, комсомольцы.

Решением заводского конкурсного жюри, утвержденного партийным бюро завода, комсомольской бригаде И. И. Бульченко было присвоено звание коллектива имени XVII съезда партии. Кандидатами на это высокое звание жюри установило бригады Л. Е. Карпа, П. Г. Леоптюка.

В тридцатые годы общественные организации завода главным содержанием соревнования сделали борьбу за досрочное выполнение промфинплана. Для этого они предложили перевести все цеха и бригады на хозрасчет, выдвинув лозунг: «Ни одного цеха без ударной бригады!»

Застрельщиком социалистического соревнования был авиамоторный цех, а душой — его руководитель В. И. Ларионов. Один из основателей завода, ветеран отечественного самолетостроения, он работал еще в Третьем авиапарке. Лучшим другом его был коммунист Григорий Павлюк, геройски погибший на врангелевском фронте. Имя Павлюка несколько лет носило наше предприятие. На примере своего друга В. И. Ларионов учил молодежь быть достойными гражданами своей страны.

К Василию Ивановичу, опытному и чуткому руководителю, ежедневно обращались десятки людей: одни докладывали о выполнении заданий, другие просили совета. Несмотря на занятость, Ларионов был внимателен

П. Г. Шевченко

ко всем. И хотя он не работает сейчас в коллективе самолетостроителей, многие до сих пор тепло вспоминают этого неутомимого человека.

Завод вырастил немало ударников труда, патриотов своего дела. Хотелось бы рассказать о двух — П. Г. Шевченко и К. С. Беспалько.

П. Г. Шевченко — сын потомственного киевского рабочего. Еще задолго до революции трудился он на заводе братьев Греттер, помогал старшим в революционной борьбе.

Без малого десять лет прослужил П. Г. Шевченко на царском флоте. Радостно встретил революцию и сразу же стал в ряды ее защитников.

С первого дня организации завода П. Г. Шевченко — лучший слесарь предприятия. В 1925 году стал коммунистом. С тех пор жизнь завода стала и его жизнью. Лишь в семьдесят с лишним лет Петр Георгиевич ушел на заслуженный отдых.

К. С. Беспалько — сын бедняка из Полтавщины. Красноармеец — в гражданскую войну, лучший столяр завода в мирные дни. Здесь и стал коммунистом. Отдал предприятию многие годы труда, энергии, сил.

К. С. Беспалько и П. Г. Шевченко — типичные представители первого поколения советских авиастроителей — самоотверженные, трудолюбивые, преданные своему делу.

Вместе с мужьями и братьями

Характерной чертой соревнования, проходившего в годы второй пятилетки, было активное участие в нем женщин. Все чаще появлялись они в цехах, брались за работы, ранее считавшиеся мужскими.

В конце первой пятилетки на завод пришла О. В. Соколова. За плечами уже был большой жизненный опыт. Сначала чернорабочая, а затем — штамповщица, она показывала пример не только в труде, но и была активной общественницей.

Активистками завода были Л. М. Стасевич, М. П. Онищенко, А. Л. Корнилова и многие другие, ставшие гордостью рабочего коллектива. Они тесно связали свою судьбу с заводом. Особенно это касалось девушек, еще не обремененных семьями. Днем они стояли у станка, а после смены выполняли тысячи всевозможных общественных поручений, участвовали в кружках художественной самодеятельности. Многие из них учились без отрыва от производства.

Народный почин

На заводе в 30-е годы активно работала изотовская школа для повышения передового опыта в различных отраслях самолетостроения. Лучшими изотовцами предприятия, отмечавшимися за отличную работу, были И. А. Добкин, В. М. Мазуркевич и другие.

Рабочие нашего завода активно поддерживали передовиков авиационного предприятия им. Менжинского, которые в ноябре 1934 года обратились с открытым письмом ко всем ударникам тяжелой промышленности. Менжинцы призвали передовых рабочих сдавать продукцию только на «отлично» и «хорошо». Они предложили считать ударниками тех, кто не только выпол-

няет и перевыполняет нормы, но и дает продукцию высокого качества, содержит рабочее место в чистоте и порядке, постоянно повышает знания, обучает своим методам товарищей по труду.

Во второй половине 30-х годов в стране начало шириться стахановское движение. Одним из первых тружеников завода включился в него С. А. Рудой.

Малограмотным парнишкой пришел он на завод в 1928 году. Разнорабочий, ученик сварщика, затем высококвалифицированный специалист сварного дела, он вырос до мастера участка, учил других. За годы пятилеток помог приобрести эту важную специальность десяткам рабочих предприятия. Без отрыва от производства Сергей Александрович закончил рабфак, затем — двухгодичные курсы мастеров социалистического труда. Много лет отдал предприятию.

Родники рабочей инициативы были поистине неисчерпаемы. Немногим более года прошло с тех пор, как в канун открытия XVII партсъезда (1934 г.) рабочие участка мастера С. А. Рудого записали в свои социалистические обязательства слова: «Больше, лучше, дешевле!». А в дни подготовки к VIII Чрезвычайному съезду Советов и обсуждения проекта новой Советской Конституции под этим девизом соревновались многие коллективы.

Пример в труде, как всегда, показывали коммунисты. Бригадиром дюральщиком в годы второй пятилетки работал член партии Александр Дмитриевич Степанищев. Его бригада систематически перевыполняла вдвое производственные задания. Коммунисты не раз избирали лучшего производственника в члены парткома завода.

Отлично трудились также коммунисты П. Г. Питерин, М. Л. Березовский, П. С. Лавренчук, К. К. Курченко и другие.

Вскоре стахановское движение приобрело на предприятии большие масштабы. В механическом цехе, например, инициаторами борьбы за высокие показатели в труде стали бригады П. Г. Леонтюка, В. П. Гирякова. Револьверщики этих бригад перевыполняли свои нормы на 180—200 процентов и сдавали продукцию только отличного качества. Бригады досрочно справились с производственными задачами второй пятилетки.

Победителями соревнований по профессиям тогда вышли маляры. Они перевыполнили план работ в два раза. Второе место заняли слесаря-сборщики. В полтора раза перевыполняли нормы обойщики, мотористы, столяры, токаря и слесаря.

Следуя стахановским методам труда, за счет усовершенствования технологического процесса, втрое перевыполняли производственное задание столяры и строгальщики К. М. Кохан, И. К. Яловицкий, арматурщик А. П. Вишняк, слесарь И. С. Хильчук и другие. Многие рабочие получили право сдавать продукцию без технического контроля.

В 1939 году, в связи с военными провокациями японских милитаристов в районе Халхин-Гола, возникла необходимость ремонтировать авиационную технику непосредственно на Дальнем Востоке.

Заводу было поручено укомплектовать лучшими производственниками ремонтную бригаду и откомандировать ее в распоряжение командования особой Дальневосточной армией.

Возглавил бригаду коммунист И. А. Добкин. В состав ее вошли стахановцы слесарь В. П. Клименко, сто-

И. А. Добкин

ляр М. А. Киреев, медник А. С. Заславский. Все были уверены, что они не подведут коллектив, не уронят честь предприятия и не ошиблись. Работа была действительно нелегкая, но наши люди ее выполнили отлично. Более того, за несколько месяцев пребывания на Дальнем Востоке наши специалисты обучили ремонтному искусству большую группу местных рабочих.

В 1939 году передовым цехом завода стал моторный, годовое производственное задание он выполнил к 5 декабря. Таких успехов коллектив добился благодаря участию в движении за совмещение профессий и многостаночное обслуживание. Особенно широко это движение развернулось в дни соревнования за достойную встречу XV съезда Коммунистической партии Украины. Стахановцы А. И. Червинский, Н. Н. Иванов и другие выполняли по три и больше нормы. Слесарь-инструментальщик А. И. Хардиков в мае 1940 года выполнил производственное задание на 1071 процент. Его рекорд стал своего рода эталоном отношения к труду на заводе. Равнение на Хардикова его последователей стало делом чести каждого авиастроителя.

За отличные производственные показатели в дни открытия XVIII конференции ВКП(б) (февраль 1941 г.) большая группа рабочих была занесена на

заводскую Доску почета: токарь И. И. Махонин, слесарь Н. П. Карась, термист Н. П. Белятков и другие.

Умелое внедрение хозяйственного расчета, техническая реконструкция, широко развернувшееся социалистическое соревнование создали предприятию возможность стать одним из лучших в республике.

Коллектив завода закалился в труде, вырос в дружный отряд советского рабочего класса, которому были по плечу любые дела. Вклад предприятия в выполнение государственных заданий первых пятилеток был огромный. Рабочие-самолетостроители и ремонтники дали новую жизнь сотням крылатых машин.

Как и в предыдущие годы, труженики завода приняли на второе полугодие 1941 года большие обязательства. Но война уже стояла у ворот нашего дома.

ЖИВОЕ ТВОРЧЕСТВО МАСС

Освоение новой техники

Планы пятилеток основывались не только на увеличении капиталовложений в народное хозяйство. При составлении их учитывался повседневный кропотливый труд великой армии рабочих по совершенствованию технологических процессов на своих предприятиях, т. е. постоянное техническое творчество, изобретательство и рационализация, без чего было немыслимо развитие социалистической промышленности.

Расчет был, безусловно, правильный. По мере повышения культурно-технического уровня рабочих более активным становилось их участие в техническом прогрессе. Особенно хорошо это видно на примере нашего предприятия.

Как и в предыдущие годы, в период реконструкции большую пользу приносило рабочее изобретательство. Активное участие в нем наших специалистов объясняется, прежде всего, тем, что инженерно-технический состав, как и почти все авиастроители, имел по тем временам достаточно высокую квалификацию и немалый опыт работы.

Кроме того, рядом с заводом находился авиафакультет политехнического института. Шефы-ученые всегда помогали рабочим, не меньшую помощь оказывали и студенты-старшекурсники.

До сих пор ветераны помнят, как в 1926 году проходил на заводе производственную практику хорошо осведомленный во всех вопросах воздухоплавания студент Сергей Королев, с каким увлечением строил он планеры. Только спустя много лет узнали они, что бывший практикант стал Главным конструктором космических кораблей, дважды Героем Социалистического Труда, известным всему миру выдающимся ученым.

Старые рабочие рассказывают, что новые заказы поступали на производство лишь после обстоятельного обсуждения технологии их изготовления всеми специалистами. Такой практики придерживался директор завода С. И. Фролов, тому же учил инженерно-технических работников главный инженер Е. П. Щекунов.

Технологию почти любого участка производства устанавливали думающие техники и рабочие. А таких на заводе было много. Не случайно авторы технических чертежей, плакатов и других пособий специально приезжали на завод, чтобы изучить опыт лучших наших производственников.

Молодой новатор

В 1926 году на завод прибыл молодой инженер Д. Л. Томашевич. Дмитрий Людвигович работал у нас слесарем и киномехаником, занимался планеризмом. Затем окончил Политехнический институт.

Молодой специалист обладал богатейшей инженерной интуицией, основанной на глубоких знаниях и практике.

Д. Л. Томашевич охотно помогал рабочим в их рационализаторской деятельности. Изобретал и сам. Пожалуй, впервые в практике самолетостроения по его чертежам в 1928 году стали изготовлять крылья с совмещенными профилями. Теперь делают так их повсеместно.

Дмитрий Людвигович предложил наиболее эффективное «лечение» трещин в нижних лонжеронах фюзеляжа самолета Р-1. С его участием рабочие слесарного цеха автоматизировали штамповку крышек радиатора ДХ-1. Потом он возглавил бригаду по расчетам изготовления крыльев и оперения. Не без успеха работал над созданием новых конструкций самолетов. Со временем Д. Л. Томашевич стал заместителем Генерального конструктора Н. Н. Поликарпова, доктором технических наук, одним из творцов науки о проектировании самолетов.

Дмитрий Людвигович навсегда запомнился рабочим своей неутомимостью, стремлением идти вперед.

В поддержку рационализации

В 1931 году особенно популярен был лозунг: «Ни одного ударника вне рационализации!» Каждый передовик производства считал своим долгом внести предложение, как лучше организовать трудовой день, содержать рабочее место, наиболее эффективно использовать инструменты и станки.

Тогда же было создано бюро по рационализации и изобретательству, которое занималось рассмотрением конкретных предложений рабочих. Для дальнейшей поддержки движения изобретателей и рационализаторов завком и партийная организация выпустили «заем рационализаторов», суть которого сводилась к тому, что за каждое внесенное предложение, принятое к реализации, кроме выплаты определенной суммы с экономии, выдавали своеобразную беспроигрышную «облигацию». В конце года, при подведении итогов работы, проводился тираж «займа рационализаторов» и тут же выплачивались выигрыши. Такие дни стали настоящими праздниками для рабочих и их семей.

Разного рода стимулирование заметно активизировало движение рационализаторов и изобретателей. Только, например, в апреле — июне 1931 года в БРИЗ поступило свыше ста заявок на совершенствование технологии, снижение себестоимости, улучшение инструмента и т. д. Экономический эффект от внедренных изобретений и рационализаторских предложений составил свыше десяти тысяч рублей, а до конца года увеличился в три раза.

Руководил работой БРИЗа молодой техник Н. И. Артеменко. Он сумел сплотить вокруг бюро опытных, думающих рабочих, разнообразить формы его деятельности. Бюро стремилось всегда своевременно реализовать все заслуживающие внимания предложения, выпустило темник, организовало кружок изобретателей, одним словом, стояло во главе творческих поисков коллектива.

Выдвиженцы завода

В рационализаторской работе на заводе особенно отличался С. П. Дуб. Выходец из бедных крестьян села Великая Круча на Полтавщине, он в пятнадцать лет, после окончания в 1912 году Пирятинской низшей технической школы, стал рабочим. В 1916 году Степана призвали в армию. После Февральской революции С. П. Дуб — один из руководителей солдатского революционного комитета Киева. Принимал активное участие в борьбе за упрочение Советской власти на Украине. Храбро сражался в отрядах Красной Армии.

Работал Степан Петрович на заводе кузнецом со дня его основания до конца восстановительного периода. Коммунист ленинского призыва, он два года учился в Центральном институте труда в Москве, потом был назначен начальником цеха. Как лучшего из лучших, коммунисты избрали его в 1927 году делегатом XV съезда ВКП(б).

С 1931 года С. П. Дуб на курсах руководящих работников авиапромышленности, по окончанию которых возглавлял бюро рационализации и изобретательства на заводе. Много времени и сил отдавал обучению молодежи, был прирожденным воспитателем.

Пожалуй, одним из первых на предприятиях Киева он поднял вопрос о совмещении рабочих профессий, работе на разных станках; много сил и энергии отдавал воплощению этого важного начинания в жизнь.

Выдвинутый партией на важную хозяйственную работу, Степан Петрович возглавлял отдел одного из наркоматов, а в 1938 году стал заместителем Наркома. Но никогда не порывал он связей с заводом, всегда оказывал ему помощь.

После войны (в годы войны был в армии) Степан Петрович работал директором леспромкомбината в Ворохте. Ныне — пенсионер.

Степан Петрович Дуб, один из ветеранов завода, является гордостью коллектива, о нем с любовью и теплотой вспоминают и сейчас рабочие.

К началу второй пятилетки на заводе уже было около двухсот изобретателей и рационализаторов. Только в 1933 году они внесли около шестисот предложений, из которых значительная часть была реализована. Экономический эффект от этого составил свыше полутораста тысяч рублей.

Техническими знаниями и сноровкой выделялись А. Ф. Костюк, И. И. Дорофеев, П. А. Лозинский, на долю которого приходилось около 10 процентов средств, сэкономленных за счет рационализаторских предложений. Большую работу проводил председатель общества рационализаторов и изобретателей К. Е. Ефремов. Один из заводских рационализаторов — А. Ф. Челноков в послевоенные годы защитил кандидатскую диссертацию. Первую практику и творческую закалку он получил на нашем заводе.

Неугомонные

Активно помогали БРИЗу завода комсомольцы. Хотя они не имели большого производственного опыта, зато были технически более грамотными, чем остальные, а главное, за все брались с задором, огоньком. В каждом цехе они организовали специальные группы по изучению и внедрению в жизнь рационализаторских предложений.

Около сотни комсомольцев и молодых рабочих были постоянными членами технических кружков, усиленно работали над усовершенствованием технологии ремонта и изготовления новой продукции.

На заводе пользовались заслуженным авторитетом Д. В. Коноваленко, М. Х. Карп, Н. И. Крижановский и другие комсомольцы. Вчерашние деревенские ребята, они, казалось, выросли среди станков, грохота пневматического молота — так «заворожила» их новая сфера деятельности, так горячо было желание стать квалифицированными рабочими. Их комсомольская коммуна «Победит» вносила в общую копилку, благодаря внедрению рационализаторских предложений, 15—20 процентов средств от сэкономленной суммы.

Комсомольцы смело выступали с критикой тех бригадиров и мастеров, которые недостаточно внимательно относились к предложениям молодых изобретателей, к внедрению их предложений в производство. Это, безусловно, способствовало развитию рационализаторского движения на предприятии.

Так, например, в первом году третьей пятилетки поступило уже около семисот предложений, экономический эффект от которых составил около четверти миллиона рублей. Совершенствовался главным образом технологический процесс, но особое внимание уделялось и научной организации труда.

За скупыми цифрами все возрастающего фонда экономии — целые реки инициативы, которые бурлили в цехах нашего предприятия. Поиск и творчество, качество и механизация, техническая культура и промышленная эстетика постепенно становились девизом трудовой деятельности всей молодежи.

Опыт рабочих нашего завода был одобрен городским комитетом партии и признан достойным распространения. Сюда приезжали руководители авиапредприятий других городов, чтобы учиться хозяйствовать, перенимать лучшие достижения завода.

Заметно улучшилась рационализаторская работа на заводе после введения в 1936 году специальной должности инженера по рационализации и изобретательству. Одним из первых проявил себя на этой должности М. Я. Дамский, отличный специалист и организатор, сделавший очень много для дальнейшего развития технического творчества авиастроителей.

Заводские рационализаторы очень уважали инженера-конструктора бюро инструмента и приспособлений М. П. Климова. Все свое время он проводил в цехах, помогая рабочим наладить производственный процесс, усовершенствовать станки и инструмент. Таким же, горячо болеющим за общее дело, помнят рабочие инженера Ф. Е. Бабича. По его идее в конце 30-х годов были созданы тиски для ковшей при плетении тросов, катушки для обмотки тросов и др.

Шлифовщик-коммунист Н. С. Стефанов годовое задание выполнял за пять месяцев при отличном качестве изделий. Таких успехов он достигал благодаря ежегодному внедрению в производственный процесс семи-десяти рационализаторских предложений.

Большим авторитетом на предприятии пользовалось общественное бюро изобретателей и рационализаторов при завкоме профсоюза, которое возглавлял в годы третьей пятилетки М. Н. Матусов. Наш завод был одним из первых предприятий города, имевших самый высокий эффект от внедрения рационализаторских предложений.

На протяжении 1937 года от рабочих и инженеров завода поступило 656 рационализаторских предложений, из которых 237 были внедрены в производство и дали большую экономию средств.

В 1939 году только внедрение рационализаторских предложений Э. Г. Полонского дало экономический эффект в сумме 17 тысяч рублей. В следующем году этот стахановец применил приспособление для строгания эксцентриков, благодаря чему смог выполнять восемь сменных норм. Это была выработка, ранее не доступная рабочим предприятия, достойный вклад в соревнование с рабочими Московского инструментального завода за досрочное выполнение пятилетки в четыре года.

В последние предвоенные годы в среде рабочего коллектива завода славились своими незаурядными способностями в области изобретательства и высокими техническими знаниями контрольный мастер В. М. Машурьян, коммунист И. Ф. Сухенко и другие. В 1940 году благодаря их стараниям было сэкономлено свыше трехсот тысяч рублей, т. е. план по рационализации был перевыполнен в два раза.

Росли, учились люди, совершенствовали свое мастерство. Не физическая сила, а разум рабочего стал двигателем технического прогресса, важным фактором в борьбе за наращивание мощностей авиационной промышленности.

АКТИВИЗАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ

Рост влияния партийной организации

В большой созидательной работе, проводимой в годы реконструкции народного хозяйства на всех предприятиях, политическим вождем и организатором масс были партийные организации. В 1931 году на нашем заводе насчитывалось около

150 членов и кандидатов партии. Наша организация была одной из крупнейших в городе. Если в годы первой пятилетки она состояла из восьми партячеек, созданных при шести цехах и двух конторах, то в последнем предвоенном году в нее входили девятнадцать цеховых партийных организаций. Около восьми процентов рабочих были коммунистами.

Влияние партийной организации на заводские повседневные дела как производственные, так и общественные, было очень большим. Она не только подымала людей на перевыполнение производственных планов, занималась политико-воспитательной работой и партийным просвещением коллектива, но и вникала во все вопросы экономической деятельности предприятия, дальнейшего его развития.

У партийной организации был хороший актив. В него входили и старые коммунисты, участники революции, гражданской войны, и молодежь, пришедшая в партию из комсомола.

Неоднократно в бюро заводской парторганизации избирались товарищи А. Г. Новосадец, А. С. Шелудяков, Э. Г. Полонский, П. Г. Шевченко, А. Ф. Челноков и другие авиастроители.

Партийный актив был инициатором многих важных начинаний. Одним из них, например, было обращение ко всем рабочим предприятий Киева подписаться на «заем 518—1040». Этим был поддержан призыв тружеников Москвы построить в стране 518 фабрик и заводов, 1040 машинно-тракторных станций.

Во второй половине 30-х годов на завод из рядов Красной Армии и Флота пришла большая группа молодежи. Вчерашние красноармейцы и краснофлотцы,

в основном коммунисты и комсомольцы, они принесли на предприятие пафос армейской жизни, стали опорой партийной организации. Так, например, воспитанник комсомола Владимир Костецкий был вожаком юношей и девушек предприятия, пользовался большим авторитетом не только среди молодежи, но и старших поколений авиастроителей. Хорошими общественниками стали Борис Петров, Иван Клименко, Николай Челноков. Им до всего было дело — строили сверхплановые самолеты, помогали селу, участвовали в заводской художественной самодеятельности. В годы Отечественной войны эти ребята геройски сражались с фашистами и многие отдали жизнь за честь и свободу нашей Родины.

М. В. Шевченко

Наших коммунистов и комсомольцев как лучших представителей рабочих трудящиеся избирали в районный и городской Советы.

Не раз были нашими представителями в Киевском городском Совете депутатов трудящихся слесарь-сборщик, стахановец И. А. Добкин, выросший на заводе от рабочего до начальника цеха, в Октябрьском райсовете — дюральщик П. С. Лавренчук. Депутатом Верховного Совета УССР в 1938 году был избран авиастроитель В. Н. Жихарев.

Партийная организация предприятия все время росла. Только в 1939 году было принято в члены ВКП(б) свыше 50 лучших производственников, а в кандидаты партии — 68.

В период 1936—1939 годов заводская партийная организация часто проводила митинги в поддержку испанского народа, борющегося против фашистских заговорщиков. Выполняя свой интернациональный долг, рабочие проводили сбор средств в помощь республиканским бойцам, их детям и семьям.

Когда на заводе развернулось стахановское движение — коммунисты шли в авангарде борцов за перевыполнение производственных заданий. Член партии моторист М. В. Шевченко, например, на протяжении года выполнял по 3—5 норм. Такие люди были в каждой цеховой парторганизации. С них брали пример рабочие.

На колхозные поля

Коммунисты были и в первых рядах тех, кто помогал деревне переводить хозяйство на социалистический путь. Целые бригады авиастроителей каждую весну выезжали в подшефные деревни и помогали колхозникам ремонтировать сельскохозяйственный инвентарь, проводили различную шефскую работу.

Ощутимую помощь, например, завод оказывал сельскохозяйственным артелям имени Шевченко Балабановского сельсовета, имени Первого мая Сологубовского сельсовета на Киевщине и пригородным совхозам. Только в августе 1933 года для работы в подшефных селах было направлено несколько бригад рабочих завода в составе двадцати человек каждая.

Образцы ударного труда на колхозных полях показывали П. А. Лисневский, С. К. Олиниченко,

И И. Якименко и другие рабочие. В прошлом крестьяне, хорошо знакомые с сельхозтехникой, они помогали колхозникам ремонтировать инвентарь, если было нужно — и сами выходили в поле.

В 1933 году, когда селу потребовались трактористы, комсомольская организация направила на курсы 13 лучших производственников. На работу в МТС Киевской области добровольно поехали 16 наших слесарей и токарей. Все посланцы завода отлично трудились в колхозах и совхозах.

Комсомольцы 30-х годов

В труде и активной общественной работе воспитывался и закалялся заводской комсомол. В 30-е годы ряды его заметно выросли. Например, комсомольская ячейка моторного цеха только в 1931 году приняла в свои ряды 18 юношей и девушек, а внесоюзной молодежи в цехе осталось лишь три человека. На протяжении одного года пять лучших комсомольцев стали коммунистами. Успешно работали ударные комсомольские бригады. Такой была бригада Л. Е. Карпа, постоянно перевыполнявшая сменные задания в полтора-два раза. Большим авторитетом среди молодежи предприятия пользовался комсомолец Полонский.

Все комсомольцы завода учились в политшколе, выписывали газеты и журналы. Всюду — на производстве, в общественной жизни они стремились быть первыми, идти в авангарде молодежи.

В последнем предвоенном году в рядах заводского комсомола насчитывалось 625 человек — большой отряд энтузиастов, знающих, ищущих. Все они успешно справлялись с производственными заданиями, вели большую общественную работу. Комсомольцы много вре-

мени отдавали работе в Осоавиахиме, подготовке молодежи к защите Родины.

Комсомол вписал в предвоенную историю завода много славных страниц, воспитал целые поколения молодых авиастроителей в духе беззаветной преданности делу партии, высокого патриотизма.

Рабкоровское движение, культурно-массовая работа

Ленинские идеи о роли печати, о необходимости сосредоточить ее внимание на вопросах экономики и воспитании нового человека были основополагающими в деятельности партийных организаций и рабочих корреспондентов. Рабкоровское движение стало важной формой привлечения трудящихся к общественной работе.

В довоенные годы на нашем заводе издавались и стенные газеты, которые были органами партийных, профсоюзных и комсомольской организаций цехов, и многотиражка «Пропелер» (на украинском языке),— орган партбюро, дирекции и завкома профсоюза. На страницах «Пропелера» из номера в номер рассказывалось о жизни предприятия, его делах, критиковались недостатки.

Редакция газеты быстро организовала и сплотила вокруг себя внештатный авторский актив, хорошими помощниками ее стали члены редколлегий стенных газет. Статьи рабочих корреспондентов поднимали вопросы большого практического значения, которыми интересовался коллектив. Главной темой газеты была борьба за выполнение промфинплана, повышение технических знаний рабочих и ликвидацию недостатков в работе предприятия.

В 30-е годы после окончания смены, как правило, собирались ударники-рабкоры всех цехов. Такие собра-

ния посвящались важным событиям: окончанию программы месяца или квартала, информациям о важных партийных решениях, подготовке к проведению революционных праздников, юбилеев ветеранов завода и т. д. На советах рабкоров регулярно подводились итоги работы стенгазет и многотиражки «Пропелер» в борьбе за выполнение поставленных заводом задач. Собрание принимало решения о том, что рабочий корреспондент должен быть всегда лучшим производственником, а лучший производственник — хорошим общественником. Такими они и были — Д. В. Коноваленко, В. В. Гончаров, М.М. Карельштейн, Д. Г. Шпаренко, А. Ф. Челноков, В. С. Прилуцкая.

Особенно много делал для сплочения и воспитания рабкоровского актива завода редактор многотиражки «Пропелер» Михаил Петров. Впоследствии он стал крупным корреспондентом, а после войны был избран заместителем генерального секретаря Международной организации журналистов от Советского Союза, представлял центральные печатные органы за границей.

В это время общественными редакторами многотиражки были и рабочие.

На своих страницах заводская многотиражная газета (с 1937 года она называлась «Заводская правда») вела бескомпромиссную борьбу за качество продукции. С этой целью она постоянно пропагандировала передовой опыт. Много внимания газета уделила освещению почина ленинградских машиностроителей, работающих без брака, борьбе за высокую дисциплину труда, технический всеобуч.

На предприятии проводилась большая агитационная и пропагандистская работа. Лучшими лекторами

были признаны И. А. Бинкевич, М. В. Шевченко, В. И. Ларионов — все активные рабкоры.

Партийная организация была инициатором встреч рабочих с замечательными людьми — известными полярниками, командирами Красной Армии, орденоносцами. Не один раз гостями коллектива рабочих были герои гражданской войны, командующий Украинским военным округом командарм первого ранга И. Э. Якир, командующий Киевским особым военным округом Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко.

Надолго запомнилась всем присутствующим восторженная встреча, оказанная коллективом завода Э. Т. Кренкелю, радисту-полярнику, Герою Советского Союза, состоявшаяся в 1938 году.

Нередко перед рабочими завода выступали с концертами известные артисты, особенно часто — О. А. Петрусенко, З. М. Гайдай, И. С. Паторжинский, М. И. Литвиненко-Вольгемут и многие другие.

Культурно-массовая работа в коллективе всегда была на высоте. В 1938 году на заводе был создан хороший духовой оркестр. В следующем году наш драматический кружок завоевал первенство на Всеукраинской олимпиаде художественной самодеятельности. Повышению культурного уровня трудящихся, организации их досуга большое внимание уделяли комсомольская и профсоюзная организации. Все это в большой мере способствовало сплочению коллектива, мобилизации его на новые трудовые свершения.

Для рабочих

В годы довоенных пятилеток партия и правительство проявляли большую заботу о коренном улучшении материального благосостояния народа.

Уже в конце 20-х — начале 30-х годов жизненный уровень трудящихся нашей страны значительно повысился. Полностью была ликвидирована безработица, из года в год увеличивались фонды заработной платы и социального страхования, возрастало потребление на душу населения. Ощутимо возросла социалистическая торговля. Окрепла рабочая кооперация, расширилась сеть ее магазинов, что значительно улучшило обеспечение рабочих промышленными и продовольственными товарами.

Материалы обследования рабочих киевских предприятий, в том числе и нашего, проведенного окружным советом профсоюза в конце 1929 года, дают полное представление о жизни и быте трудящихся.

Рабочий средней квалификации зарабатывал столько, что мог вполне обеспечить хорошее питание семьи, покупку одежды, обуви, имел возможность посещать кино и театр, приобретать книги, подписывать газеты и журналы.

На заводе открылось несколько магазинов и лотков. Витрины были заполнены высококачественными продуктами и товарами.

Рабочие завода, особенно в 1936—1940 годах, постепенно переезжали в благоустроенные дома, получали кредиты и имели возможность купить по твердым ценам необходимые материалы для индивидуального строительства. Предприятие и коллектив помогали им

П. Ф. Беляев

в этом. В сентябре 1937 года был сдан в эксплуатацию первый трехэтажный дом по Гарматной улице для авиастроителей. В последующие годы жилищные условия наших рабочих значительно улучшились.

Большое внимание уделялось также медицинскому обслуживанию тружеников завода. Долгие годы на предприятии работал большой энтузиаст своего дела врач П. Ф. Беляев, очень много сделавший для улучшения санитарного состояния помещений, ликвидации производственного травматизма.

Так, например, длительное время на заводе при заточке резцов на точилах рабочие повреждали глаза, очки имелись не у всех. Петр Федорович вместе с отделом техники безопасности поставил вопрос об устройстве на всех точилах козырьков из специального стекла,— травматизм прекратился. И таких примеров много.

Авторитет П. Ф. Беляева на заводе был очень высок. Длительное время он один обслуживал большой заводской коллектив, однако никто не помнит нареканий с его стороны, случаев невнимательности или халатного отношения к своим обязанностям. Случалось, врач ездил вместе с рабочими на заготовку топлива для завода и больницы, ходил ежедневно за десяток кило-

метров на работу и вызовы. Но дело из-за этого не страдало.

В 1930 году штат работников заводского медпункта увеличился: появился зубной врач, лекпом, три медсестры. Медицинское обслуживание улучшилось, заболеваний среди рабочих нашего предприятия почти не было.

Медицинские работники проводили важные оздоровительные мероприятия, читали лекции по санитарии, организовывали занятия по ГСО. Благодаря работе врача П. Ф. Беляева молодежь завода активно готовилась к санитарной обороне, к почетной работе сандружинников.

Большим усердием в работе отличался санитар медпункта Р. С. Коцишевский, много сделавший для предупреждения производственного травматизма.

Рабочие завода имели все условия для хорошего отдыха. С каждым годом они все больше и больше получали путевок в дома отдыха и санатории. Авиастроители ездили отдыхать и лечиться в крымские здравницы и на курорты Кавказа, в свои летние пансионаты на Днепре.

Молодые инженеры и техники

С расширением и усложнением производственных программ заводу нужны были высококвалифицированные специалисты, знающие как современную технику вообще, так и авиадело в частности. По-прежнему инженеров для нашего предприятия готовил Киевский политехнический институт, а затем — Киевский институт гражданской авиации.

Немало хороших инженеров приезжало к нам также из вузов и техникумов Москвы, Харькова, Казани и других городов. Выходцы из рабочих и крестьянских семей, они были большими патриотами авиации. Таким был Н. В. Полывянный, долгие годы работавший инженером по оборудованию, внедривший в производство массу технических новинок.

Партийная организация, коллектив завода посылали в институты своих лучших людей, передовиков производства. В начале 30-х годов на авиафакультет политехнического института были зачислены С. А. Добкин, А. Ф. Пилецкий, В. Н. Жихарев, Л. Е. Голуб и другие, ставшие впоследствии высококвалифицированными специалистами.

Большинство этих товарищей после окончания учебы возвращались на завод и возглавляли важные участки производства. Молодые инженеры, воспитанники предприятия — Д. Т. Слепченко, М. В. Кочегура, И. Т. Королюк, С. И. Боримский, В. М. Павлов — стали гордостью киевских самолетостроителей.

Глядя на этих ребят, рабочая молодежь жадно тянулась к знаниям, стремилась всемерно повышать свою квалификацию. Желающих получить высшее и среднее специальное образование на заводе было очень много.

Благодаря заботе общественности в 1930 году в Киеве удалось открыть авиационный техникум. Горсовет и органы народного образования обеспечили надлежащие условия для учебы студентов. Особенно много делал для обучения и воспитания рабочей молодежи начальник учебной части С. И. Карацуба. В 1931 году рабочим завода было выделено 27 мест для заочного обучения в институте и техникуме. В последующие годы также выделялась броня, ассигновались немалые

суммы государственных денег. Такая практика подготовки специалистов стала системой и позволила в короткие сроки подготовить нужные заводу кадры.

Повышение квалификации рабочих

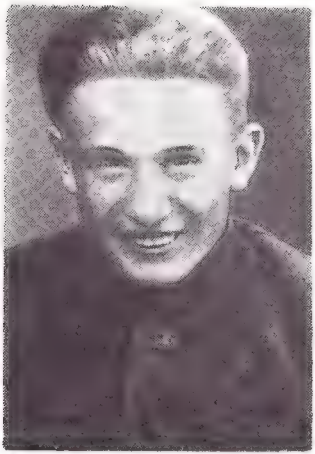
На заводе систематически велась большая работа по повышению квалификации кадров. Достаточно сказать, что весной 1931 года с этой целью были организованы курсы переквалификации на 160 человек. Еще большее количество рабочих посещало эти курсы в последующие годы.

Значительную помощь в повышении специальных знаний тружеников завода оказывали студенты институтов и техникумов, проходивших практику и стажировку на нашем предприятии. Иногда в цехах обучалось больше ста человек. Они значительно влияли на подъем общеобразовательного и технического уровня рабочих.

Немало молодых тружеников обучалось на авиарабфаке, созданном при заводе. Одним из его слушателей-отличников стал рабочий Д. В. Коноваленко. Он был, пожалуй, одним из первых, кто начал совмещать напряженную работу в цехе с вечерней учебой. В 1935 году отлично закончил рабфак. Вскоре стал коммунистом, был избран секретарем райкома комсомола. Позже он воевал с фашистами, был дважды тяжело ранен, удостоен правительственных наград.

В годы третьей пятилетки был установлен соответствующий порядок: пришел на завод, решил стать авиастроителем — повышай свой уровень технических знаний. На предприятии с этой целью были организованы различные кружки и курсы.

В конце 30-х годов на заводе, например, постоянно работали шестимесячные курсы слесарей. Три четверти



Д. В. Коноваленко

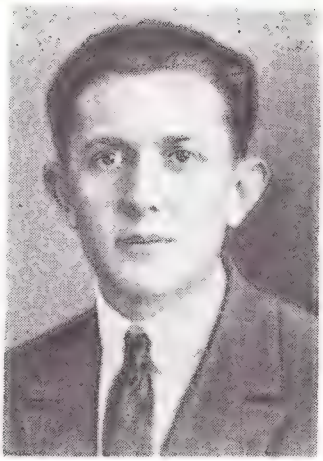
учебного времени на курсах отводилось обучению практическим навыкам, а остальное — теории. На протяжении всей учебы курсанту выплачивали стипендию — не менее 60 рублей ежемесячно.

На курсах училось много женщин и девушек. В основном это были жены и дочери рабочих, а также молодежь, прибывшая из сел. В 1934 году специальность дюральщицы получила А. Н. Неплохова, семнадцатилетняя девушка из пригородного хутора Нивки. Прошли годы и она стала стахановкой, одной из лучших работниц завода. Специальность токаря тогда же освоила Д. Е. Ковтуненко, представительница колхозной молодежи, отлично трудившаяся все годы первых пятилеток на нашем заводе. Сутками не отходила от станка она в годы войны, работая в Сибири, где стала наладчицей револьверных станков, а затем сменным мастером.

И таких было много.

При заводе работала также школа фабрично-заводского ученичества по всем ведущим профессиям. Наставниками «фабзайцев» были старые кадровики В. Г. Песоцкий, П. А. Тумаш и другие. Они кропотливо прививали им любовь к труду, к рабочей профессии самолетостроителя.

Ребята и девушки в школе ФЗУ не только учились мастерству, но и воспитывались в духе коллективизма. Это они в 1933 году стали инициаторами безвозмездного изготовления для подшефных колхозов и машинно-тракторных станций необходимого инструмента. Отлично выполнила взятые обязательства группа учеников инструктора производственного обучения К. П. Кусочкина. Всего «фабзайчата» изготовили в том году для села свыше трехсот различных инструментов. Большинство воспитанников системы фабрично-заводского обучения со временем стало крупными специалистами.



В. Г. Песоцкий

Еще более настойчиво совершенствовали свои знания рабочие в предвоенные годы. Они понимали, что техническое образование советских людей способствует укреплению обороноспособности Родины.

Техника — молодежи

Это были годы бурного роста образовательного уровня заводской молодежи. И здесь, как всегда, впереди были комсомольцы.

В 1934 году на заводе за станками стояло уже 120 комсомольцев, которые совмещали труд с учебой. 25 комсомольцев посещали среднюю школу, 15 — вечерние рабфаки: авиа- и литературный, 50 — технические кружки.

Осенью 1934 года при заводе был организован аэроклуб, где молодежь обучалась летному делу. Многие рабочие позже стали курсантами авиационных училищ. Среди них Григорий Лозинский, Николай Лавренюк и другие, посвятившие авиации свою жизнь, доблестно сражавшиеся с гитлеровцами в годы Великой Отечественной войны.

В том же году уехал в Ленинградское военное училище секретарь комсомольской организации завода Д. И. Мацих. Комсомольцы В. П. Дегтяренко, И. А. Групский и другие поступили в авиаинституты, пошли служить в армию, впоследствии отлично проявили себя в борьбе с фашизмом.

Большое влияние на повышение технических знаний и квалификации наших рабочих имело создание конструкторского бюро. Когда на завод приехал В. К. Таиров, с ним прибыли из Москвы инженеры М. Ф. Астахова, М. Р. Бисноватый, В. Н. Елагин, Л. П. Коротков, Е. В. Кияев, Я. Е. Сарапука, К. В. Козелков — специалисты по всем отраслям самолетостроения. В 1935 году это много значило — не на каждом заводе имелись специалисты первой величины. Молодые конструкторы учились настойчиво сами и учили весь коллектив. Лекции, беседы, всевозможные мероприятия по обмену опытом заметно участились.

Прошло некоторое время — и конструкторское бюро пополнилось выпускниками из Новочеркасска. В ряды киевских авиастроителей вошли Б. Н. Немидо, С. Н. Макаревич, А. Г. Плоскинный, Г. А. Поздняков, И. И. Попов и другие специалисты.

После X съезда комсомола (1936 г.) поход за технический всеобуч принял массовые масштабы. Свидетель-

ство этому — хотя бы заметка в многотиражной газете: «Комсомолец Поваляев без отрыва от основного производства освоил летное дело, Савенко и Терещенко учатся в летной школе при аэроклубе и имеют отличные успехи. Баранский без отрыва от производства заканчивает индустриальный техникум, Луцюк и Инин — лучшие слушатели рабфака. Наши девушки не отстают от ребят: Ира Головченко заканчивает среднюю школу. Ей помогают грамотные комсомольцы. Ната Семина окончила парашютную школу. Люба Шварцблат — студентка вечернего авиаинститута. Хотя им и нелегко работать комсоргами цехов и учиться, но они не только не сдают позиций, а стали учиться еще лучше» [1].

С уважением относился коллектив к своему младшему поколению — племени сообразительных, быстрых, горячих в работе, неизменно веселых и приветливых, готовых всегда помочь товарищу ребят. Им были абсолютно чужды нытье, неуверенность в своих силах. Они хорошо знали себе цену и сознавали, что «цена» эта состоит из многих слагаемых — умения трудиться, уровня знаний, политического развития, общей культуры.

Партийный комитет и администрация завода, новый директор Василий Васильевич Смирнов стремились создать юношам и девушкам все условия для того, чтобы те без отрыва от производства получили общее образование и высокую квалификацию.

Авиастроители неустанно повышали свой культурно-технический уровень. На протяжении 1937—1940 годов на заводе были открыты и успешно работали школа

[1] Газ. «Пропелер», 27 октября 1936 года.

мастеров социалистического труда, курсы техминимума без отрыва от производства, курсы кочегаров, кружок шоферов, школа повышения квалификации инженерно-технических работников.

В труде и учебе развивался, креп коллектив, становился день ото дня дружнее, духовно богаче, приобретал квалификацию самого высокого класса. Развиваясь быстрыми темпами, наш завод уверенно шел вперед.

Но началась война.

ГЛАВА III

В СУРОВЫЕ ГОДЫ ВОЙНЫ

ВСТАВАЙ, СТРАНА ОГРОМНАЯ!

Первые залпы 22 июня 1941 года предрассветная синь была разорвана багровыми вспышками артиллерийских залпов и взрывов авиабомб, мирная тишина растворилась в зловещем завывании тысяч моторов, пулеметной трескотне, криках и стонах раненых. Пролилась первая кровь. Коварный и жестокий враг вторгся на нашу землю.

Жестокие бои завязались у стен легендарного Львова, по всей западной границе — от Балтики до Черного моря.

Вся страна поднялась на защиту завоеваний Октября. Каждый житель ее — и стар, и млад держали тогда суровый экзамен на право называться патриотом и гражданином своей социалистической Родины.

В тяжелом положении оказался и наш завод. Технически новые машины имелись, но не столько, сколько нужно, лучшие из них пока были лишь в опытных образцах. Так, например, спроектированный советскими конструкторами истребитель МИГ-3 по скорости и маневренности превосходил немецкие, но киевляне не успели по-настоящему развернуть его производство. А этих истребителей так тогда недоставало!

Киев оказался одним из тех нескольких городов страны, на которые в первый день войны обрушились бомбы врага.

Наш завод за считанные часы до неузнаваемости изменил свой облик. Окна перекрестили бумажные полосы, спасавшие в какой-то мере стекла от разрушения. Строго соблюдалась светомаскировка — в вечерние и ночные смены станки жужжали в полутьме. У многих на рабочих местах были противогазы и оружие. По сигналу тревоги моторы выключались. Часть рабочих занимала свои места согласно расписанию штаба обороны предприятия, молодые парни шли на улицы патрулировать.

Завод превратился в крепостной бастион. Только слышно было, как гудят наши и вражеские самолеты — не здесь, на заводском аэродроме, а высоко в небе. Отрывисто взлаивали зенитки да стонала земля от разрывов бомб.

Нападение на завод

25 июня вражеские летчики бомбардировали наш завод.

Появившись в семь утра, они раз за разом пролетали над зданиями цехов, сбрасывая бомбы и ведя пулеметный огонь. Пылали цеха, в огне гибло ценнейшее оборудование. Падали, сраженные вражескими пулями и осколками, люди.

Погиб диспетчер завода коммунист К. К. Коренкович. На боевом посту пали, как солдаты, инженер А. Д. Мещеряков, строгальщик Д. А. Турченник, заведующий хозяйством Л. П. Щупик, П. Н. Ткаченко, В. Д. Фришберг и другие рабочие. Был ранен начальник команды обороны нашего завода Г. И. Гапонов. Получил тяжелое ранение С. М. Носко. Всего было убито тогда 38 самолетостроителей, ранено — 78.

Это был тяжелый день для завода. Но некогда было предаваться унынию, на фронте — тяжелее!

Все для фронта

Отдав последний долг погибшим товарищам, рабочие спешили к станкам: время требовало мобилизации всех усилий на борьбу с фашистами. Горечь потерь перерастала в жгучую ненависть к захватчикам, порождала неутомимое упорство.

Фронт требовал оружия. Дорог был каждый час. Как и прежде, со стапелей цехов выкатывали на взлетные площадки отремонтированные грозные машины, но теперь это делалось намного быстрее. Люди стремились работать по-фронтовому.

Конструкторы пошли на производство рядовыми технологами и рабочими, заменив погибших и раненых. Руководящий состав низшего звена также стал к станкам. Только у контролеров не было работы: все детали изготовлялись отличного качества и принимались с первого предъявления.

В те дни штаб завода начал новую ответственную работу. Была получена правительственная телеграмма о немедленной эвакуации предприятия. Разрабатывались и изучались маршруты. Назначались начальники эшелонов.

Киевские авиастроители, как и рабочие других предприятий страны, встретили войну стойко и мужественно. Не ожидая повесток, они шли прямо в военкоматы и просили направить их на передовую. «Среди большого количества добровольцев, которые в эти дни являются в райвоенкоматы г. Киева,— писала газета «Советская Украина», — большинство владеет несколькими специальностями. Здесь пулеметчики, саперы, связисты, мотоциклисты, радисты, водители машин. В свое время они

прошли хорошую военную подготовку и сейчас горят желанием применить в бою оружие, которое они изучали... Все они просятся на фронт, на поля боевых действий».

Добровольцем на передовую ушел моторист В. М. Войкин, стахановец, специалист высокого разряда. Таким был он и на войне: смелым, решительным, умелым. Орден Славы, два ордена Красной звезды, семь боевых медалей — свидетельство ратного подвига танкиста. От предгорий Кавказа и стен Сталинграда, сквозь пламя Курской битвы до седого Днепра прошел солдат, высоко пронеся честь родного завода. А вместе с ним такой путь прошли сотни других авиастроителей.

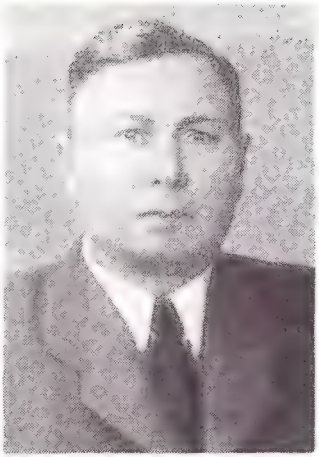
Эвакуация предприятия

Место Киевского авиационного завода в системе обороны страны сразу было четко определено. Предприятие должно выпускать боевые самолеты. Поскольку враг приближался к городу, завод решено было эвакуировать в Сибирь.

За Волгу двинулись первые эшелоны. Погрузка оборудования и людей в вагоны производилась зачастую под бомбежкой. Но работы по эвакуации ни на минуту не прекращались. Нельзя было оставлять ни одного станка, ни одного инструмента врагу! Одновременно рабочие продолжали ремонт машин.

Тяжело было на душе, однако авиастроители упорно, днем и ночью, демонтировали оборудование. Весь завод был гигантским организмом, имевшим десятки цехов, из которых каждый — фактически отдельное предприятие. Энергетические агрегаты, сотни станков и машин, многие километры подземных и наземных коммуникаций — вся эта махина должна была начать новую жизнь на новом месте.

Тревога объявлялась за тревогой. И часто сразу же после воя сирены поблизости рвались бомбы. Но работа не прекращалась, наоборот, темп ее все возрастал. Так, за несколько дней были нагружены оборудованием нашего предприятия 470 вагонов. Рабочие не желали оставить врагу даже кабель, недавно проложенный к заводу. Около пяти километров его было выкопано и уложено на платформы.



Ф. А. Федотов

Руководил работами по эвакуации завода инженер Ф. А. Федотов, помогал ему весь партийный актив, все авиастроители. Отличились во время демонтажа кочегар К. А. Прокволий, инженер И. С. Несповитый, предзавкома В. П. Кравцов. Некоторые во время работ были ранены. Обстановка была по-настоящему фронтовой.

Четко и слаженно демонтировали сложное оборудование цехов А. А. Червинский, А. С. Ефимов, М. С. Бжухань, Л. П. Розин, П. А. Лозинский, В. Ф. Вербийчук. Под осколками рвущихся бомб, без страха выполняли свои задания И. С. Гулак и другие.

Рабочий Я. И. Коваленко вспоминает: «Когда уже все подлежащее демонтажу оборудование было вывезено, в новом цехе оставались последние два станка. На заводе почти никого не было: многие ушли на фронт, другие уехали на новое место работы в Сибирь.

Не помню число, но как-то рано утром во дворе завода я встретился с Павлом Александровичем Лозинским. Пошли в сборочный цех, занялись демонтажем сверлилок. Еще подходя к нему, я заметил в небе два немецких самолета и сказал Лозинскому: — «Давайте спрячемся в щель!» Он отмахнулся: — «Бомбить-то уж нечего!». И вот послышались рядом разрывы бомб и нас засыпало землей и осколками стекол. Но мы поднялись, принялись за дело, хотя еще долго было слышно рокот фашистского стервятника. Примерно через час сверлильные станки были на железнодорожной платформе, увозившей последнее оборудование. Вечером уехали и мы, рабочие».

Много в те дни потрудился Лев Павлович Розин, несколько лет снабжавший завод всем необходимым оборудованием. Немолодой уже, он сутками пропадал на заводе, следя, чтобы ни одна гайка, ни один винтик не достался врагу. Да не только он, все стремились поскорее закончить демонтаж, организованно провести эвакуацию, чтобы быстрее поставить в строй завод на новом месте.

В последнем эшелоне уехали инженеры, техники, рабочие и их семьи. Им предстояло развернуть работу в тылу и ковать там оружие для победы над врагом.

Так Киевский авиационный завод начал свой путь на восток.

День и ночь, порой под бомбежкой и обстрелом, под жгучим солнцем и проливными дождями двигались эшелоны к цели. Через две-три недели каждый прибывал в далекий сибирский город. И сразу же авиастроители приступали к работе.

С утроенной энергией

Но и после того, как часть людей предприятия ушла в Армию, а ценное оборудование и специалисты-самолетостроители были эвакуированы в глубокий советский тыл, завод продолжал работу. Рабочие, оставленные специально на оборудовании, не подлежавшем демонтажу, выполняли срочные задания по сборке и ремонту оружия, техники, поступающей с передовых позиций. Но не одним только ремонтом самолетов занимались они.

Правительство республики и штаб Юго-Западного фронта обязали предприятие наладить выпуск противотанковых мин, изготовить большую партию саперных лопат. Задание было выполнено в кратчайшие сроки.

Напряженно работала в те дни мысль изобретателей. Ведь нужно было на старых и плохих станках освоить производство сложных деталей к новым образцам оружия, поступавшего на передовые позиции. Работа была организована круглосуточно.

Часть рабочих, не имеющих определенной квалификации, была направлена на сооружение оборонительных линий на Лысой горе и других районах города. Помогали они и железнодорожникам.

Рабочие составляли костяк ополченческих подразделений, защищавших Киев. Весь командный и политический состав рот и батальонов, сражавшихся вместе с регулярными частями Красной Армии, был подобран из числа работников киевских предприятий. Среди них примеры стойкости и отваги показывали и рабочие нашего предприятия.

Пламенный советский патриотизм рабочих проявлялся как в героическом труде — в скоростных методах

работы, в совмещении профессий, так и в борьбе за досрочное выполнение непосредственных заданий армейского командования.

Когда рабочие начали создавать фонд обороны страны — наши труженики не жалели средств. Они отдали в этот фонд большую часть заработка, активно участвовали в воскресниках. Заработанные на них деньги, тонны собранного цветного металла, много золотых и серебряных вещей внесли киевские авиастроители в фонд обороны. Помогали они также фронту продовольствием, посылали красноармейцам подарки. Особую активность, как всегда, проявили комсомольцы.

Участие в обороне города

Подготовка к обороне Киева была проведена заблаговременно. Под руководством инженерных частей Красной Армии были оборудованы окопы полного профиля, дзоты, позиции для артиллерии, противотанковые надолбы, рвы и др. ЦК КП Украины и партийные организации предприятий организовывали киевлян на оборону родного города.

На горах Соломенки, на пригорках и в лощинах работали тысячи людей: пожилые рабочие, юноши и девушки, много женщин.

Укрепления строили в трудных условиях: под проливным дождем, по колено в грязи, нередко под бомбежками. Ныли спины, ладони покрывались пузырями, но киевляне неделями не уходили с оборонных рубежей. Дети подносили продовольствие, а потом, когда строители превратились в бойцов народного ополчения,— оружие и боеприпасы.

Лучших людей в народное ополчение выделил и коллектив нашего завода. Было создано несколько команд, полностью укомплектованных рабочими, которые на-

ходились на казарменном положении и успешно несли военную службу. И когда фашистские орды, прорвав оборону, подошли к территории завода, рабочие вместе с воинскими частями почти неделю сдерживали натиск врага.

Отвагу и мужество проявил электрик завода, молодой коммунист, участник боев с белофиннами Константин Игнатьевич Земченко. В августе 1941 года он погиб на поле боя, но перед его окопом нашло свой бесславный конец много оккупантов. Геройски сражались и другие рабочие: А. И. Анфаногенов, Р. Ф. Зубенок, И. И. Люлинецкий, А. А. Самохин, М. В. Глазман, В. И. Иванченко.

Как-то несколько десятков немецких танков устремились на участок обороны, который занимала группа красноармейцев и рабочих нашего завода. Стальные чудища ломали деревья, сметали все на своем пути, приближаясь к окопам и щелям пехотинцев. Земля дрожала от грохота и лязга стали.

Но люди, среди которых многие вообще впервые участвовали в бою, не дрогнули. Несколько подбитых машин, десятки убитых фашистов — таков был итог этого боя.

После войны большая группа рабочих завода была награждена медалью «За оборону Киева». Среди них — К. Е. Ефремов, П. Г. Шевченко, П. А. Богачев, К. С. Беспалько, Г. Е. Коровченко, С. А. Добкин и другие.

Но многие остались навеки в осени 1941-го...

Когда фашисты прорвали оборону в Святошино и двигались вдоль Брест-Литовского шоссе, перед заводом была поставлена задача — совместно с отступаю-

щими воинскими частями задержать противника, использовав всю имеющуюся технику.

Боевой техники на заводе, конечно, не было. Имелось всего несколько тракторов. И рабочие И. С. Несповитый, И. С. Гулак, наскоро переоборудовав машины, отправились с ними на фронт. В результате действий ополченцев завода и войсковых подразделений враги не прорвались к предприятию со стороны шоссе. Не удалось использовать фашистам для высадки десанта и наш аэродром возле хутора Грушки. День и ночь дежурили там в засаде рабочие, поджидая незванных гостей с воздуха.

Авиационный завод стал на длительное время ремонтной базой самолетов, доставляемых прямо с поля боя. Ремонт боевой техники производился нашими рабочими и военными специалистами круглосуточно. Энергичным организатором и настоящим партийным руководителем в эти дни проявил себя секретарь партийной организации завода И. Т. Королюк.

Героическая оборона

Храбро сражались советские воины и рабочие ополченцы, обороняя Киев. Но силы были неравные. Неистовствовала вражеская авиация. Город подвергался систематическому артиллерийскому обстрелу. Ряды защитников столицы Советской Украины таяли.

Упорно защищали авиастроители свой завод. Вместе с парашютистами 5-й авиадесантной бригады полковника Героя Советского Союза А. И. Родимцева, оборонявшими западную окраину города, до последнего патрона разили они зарвавшихся гитлеровцев.

Часть авиаоборудования задержалась на станции Жуляны, его намеревался захватить враг, но бронепоезд киевских ополченцев под командованием А. В. Тихо-

хода и Л. В. Василевского внезапным налетом сумел отбить оборудование и вывезти его.

«Озлобленные героическим сопротивлением воинов Красной Армии и народного ополчения, фашисты, как лютые звери, рвутся в город. В сумасшедших атаках они несут большие потери... Немецкое командование бросает на город все новые и новые дивизии»,— писала тогда газета «Комуніст».

В сентябрьские дни 1941 года на заводе оставалось около трехсот рабочих, самое простое кузнечное оборудование и несколько станков.

В это трудное время предприятие получило новое задание — организовать производство 50-миллиметровых минометов, а также некоторых других видов вооружения.

Для выполнения задания буквально из ничего за несколько дней были созданы и приступили к работе механический, прессоштамповочный, инструментальный и кузнечный цеха. За неделю миномет поступил в серийное производство. Конструировал его, организовывал изготовление оружия, боеприпасов и уничтожал невывезенные станки, когда немцы захватили западные окраины Киева, главный инженер завода М. М. Борт.

Когда враг вошел в город, остававшиеся авиастроители покинули Киев. Сначала ехали автомашинами, но в дороге они по разным причинам вышли из строя. Тогда начальник завода Ф. А. Федотов, руководящие работники Г. Е. Коровченко, С. А. Савицкий, И. С. Несповитый, М. М. Борт, А. К. Борисов и другие (около 20 человек) группами по 2—3 человека ушли на восток пешком.

Это было тяжелое время. Измученные боями, раненые, переправлялись наши бойцы, население через

Днепр. Вскоре переправа была взорвана и многие, чтобы не попасть в плен, вынуждены были переправляться вплавь.

Последними отступали, сдерживая врага и охраняя переправы, коммунисты. Словно присяга на верность партии, Родине звучали слова команд: «Коммунисты! Удержать переправу! Спокойно отходить! Не терять самообладания! Жалеть патроны, но разить врага на смерть!».

Кончился 83-ий день обороны Киева. Почти три месяца продержались его защитники, сорвав планы гитлеровского командования захватить до начала зимы Москву. Украинцы, русские, узбеки, казахи, грузины, армяне, белоруссы, представители других народов — бок о бок были в окопах, по-братски делили беду и радость, последний кусок хлеба и патрон, храбро сражаясь с врагом.

Киев был оккупирован врагом, но не был побежден.

В ОГНЕ БЕСПРЕРЫВНЫХ АТАК

Фронтовики

Над памятью солдат, как и над ранами, не властны годы.

Время все дальше уносит в глубь истории подробности суровой годины Великой Отечественной, оставляя лишь скупые факты. Но за этими фактами стоят конкретные люди, подвиг которых во всенародной битве с фашизмом никогда не забудут потомки.

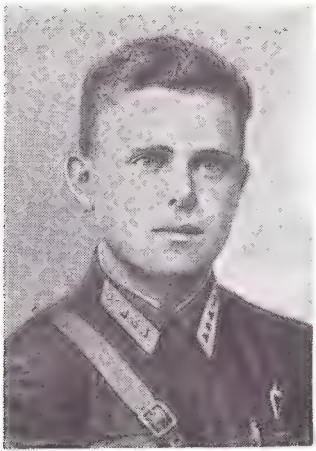
Среди славных защитников Родины в годы Великой Отечественной войны было немало и воспитанников коллектива завода. Киевским самолетостроителям есть кем гордиться.

В конце 30-х годов по призыву партии ушел в военное училище сборщик-моторист, лучший специалист завода, комсомолец Д. Г. Коровченко, сын потомственного киевского рабочего. А через два года в суровом небе войны он скрестил оружие с фашистскими ассами.

Л. А. Радов

Не один десяток боевых вылетов совершил летчик. За боевые заслуги он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени. Командовал эскадрильей. Последний свой бой капитан Коровченко вел над Варшавой. Сражался один против нескольких фокке-вульфов. Дрался геройски, но силы были неравны... С честью погиб он в этом бою.

Коммунист Л. А. Радов, лучший производственник предприятия, закончил курсы командно-политического состава. В конце 1942 года полк, где он был парторгом, на одном из участков Сталинградского фронта вел упорные бои. Противник то и дело пытался вернуть потерянные позиции. Случилось так, что в расположение части внезапно ворвалось несколько вражеских танков. Л. А. Радов поднял бойцов в контратаку и повел их в штыковой бой против пехоты, следовавшей за танками. В этом бою Радов погиб, но дорого заплатили враги за его жизнь: контратака была отбита, сотни вражеских трупов остались перед окопами полка.



Н. А. Бурый

Опытным штурманом-радистом встретил войну бывший наш слесарь Н. А. Бурый, ушедший перед войной в Черноморский флот по комсомольскому набору. Два года храбро сражался он с фашистами. Был награжден несколькими орденами. Солдаты и офицеры сухопутных войск с восхищением отзывались о его мужестве и воинском мастерстве. Геройски погиб коммунист Бурый в неравном воздушном бою.

Юрий Иванович Бересторудь прибыл на завод в 1938 году, сразу после окончания Киевского индустриального института. Хорошо трудился, был активным общественником-комсомольцем.

Но технически грамотные люди нужны были Красной Армии. Спустя несколько месяцев молодой механик пошел на курсы при военно-инженерной Академии, а после их окончания возводил оборонные рубежи на западных границах.

С первых дней войны сапер-инженер Бересторудь на фронте. Если срочно требовалось разминировать вражеские поля, добыть ценные сведения об инженерных сооружениях противника — неизменно посылали Юрия Ивановича. Случалось — сражался как пехотинец. Удостоен четырех правительственных наград. На фронте стал коммунистом.

При освобождении Украины, в одном из горячих боев за город Мелитополь был смертельно ранен командир батальона, гвардии подполковник Ю. И. Бересторудь. 26 ноября 1943 года его с почестями похоронили боевые товарищи. У обелиска героя никогда не увядают цветы.

Ю. И. Бересторудь

В боях с фашистскими захватчиками отдали жизнь за правое дело В. П. Андрианов, М. Г. Андрук, Т. Л. Бедратый, В. И. Белиц, Г. С. Гальчинский, Т. Я. Коломенский, И. Г. Гольберг, П. Л. Даниленко, С. К. Ирилевич, К. И. Коваленко, В. М. Козюра, И. И. Костенко, П. П. Прилуцкий-Козак, Л. С. Разуваев, Е. П. Савчук, Р. И. Чистяков и другие.

Память о них — друзьях, отцах, братьях, навеки останется в сердцах авиастроителей.

А многие дошли до Берлина и вместе со всем народом встретили радостный день победы. Одним из тех, кто жестоко мстил врагам за павших товарищей, за все то горе, которое они принесли на советскую землю, был В. Ф. Романов.

Парни с нашего завода

Володя Романов ушел в Красную Армию по комсомольскому набору двадцатидвухлетним пареньком. Еще работая на заводе, Романов занимался в аэрокружке, любил поговорить с приезжающими в отпуск

летчиками, интересовался книгами о Военно-Воздушном Флоте. Но пошел в училище связи — так посоветовали старшие.

Закончив учебу, молодой офицер сразу ушел на фронт. Начал воевать младшим лейтенантом, кончил подполковником. Любовь к небу взяла свое — из связиста переквалифицировался в летчика, пошел в штурмовую авиацию. Совершил около трехсот боевых вылетов, почти все — в ночное время. Командовал авиационным полком.

Под Москвой, Ленинградом, Сталинградом, освобождая свой родной Киев, Владимир Федорович Романов наносил разящие удары фашистам, разрушая аэродромы, военно-промышленные объекты, железные дороги, морские порты. В кабине грозной машины чувствовал себя спокойно, уверенно, как нéкогда в цехе.

Во время штурмовки вражеских эшелонов на станции Полтава 13 августа 1943 года его внезапно атаковали немецкие истребители. Пришлось выброситься на парашюте из охваченного пламенем самолета. Много ночей пробирался к своим. Пересек линию фронта — и снова в бой.

За ратные подвиги В. Ф. Романов был удостоен звания Героя Советского Союза и пятнадцати боевых наград.

По окончании войны Владимир Федорович учил молодежь летать в мирном небе. Демобилизовавшись, вернулся на родное авиапредприятие, где и работает механиком. Пользуется большим авторитетом в коллективе.

Летом 1943 года газета 10-й гвардейской армии «Боевое знамя» так описывала один боевой эпизод на Курской дуге: «Гвардии лейтенант Л. И. Сысоев коман-

довал ротой. Немцы бросили на роту пятнадцать танков. Рота Сысоева не дрогнула. Два танка были подбиты, а остальные вместе с автоматчиками повернули обратно».

Лаконично рассказывала о теплотехнике нашего завода Л. И. Сысоеве заметка из фронтовой газеты. Но что стояло за этими скупыми строками! Люди, вооруженные лишь стрелковым оружием и гранатами, обратили в бегство бронированные чудовища!

Войну гвардии майор Л. И. Сысоев закончил на Ленинградском фронте командиром батальона. Тогда ему не было и тридцати. Кавалер семи правительственных наград, после великой Победы он вернулся на завод, где так же героически трудится.

Вместе с сибиряками

Трудно было стоять сутками у станков, делать детали самолетов и монтировать боевые машины. Но рабочие знали, что им все же легче, чем на фронте, где, как сказал поэт, «до смерти четыре шага». И все же многие авиастроители, в особенности молодежь, рвались на передовую, осаждали военкоматы. Поэтому правительство разрешило сформировать несколько добровольческих рабочих дивизий. Летом 1942 года по инициативе трудящихся Новосибирской, Омской, и других областей был создан Особый стрелковый сибирский корпус. Все заводы приняли участие в пополнении его людьми и оснащении техникой.

Вскоре подразделения корпуса приняли первое боевое крещение. Неувядаемой славой покрыла себя Сибирская, 22-я гвардейская дивизия. Укомплектованная в основном коммунистами и комсомольцами, она была грозой для врага. Рабочие авиационного предприятия, на котором трудились эвакуированные из Кие-

ва самолетостроители, приняли активное участие в ее организации.

В числе добровольцев был комсомолец П. Т. Дьяков, работавший технологом на нашем заводе в 1937—1941 годах. Тысячи километров прошагал с боями солдат. И всюду беспощадно бил фашистов. Но во время летнего наступления в Белоруссии в конце июня 1944 года, в сражении за Минск погиб он смертью храбрых. В том же грандиозном сражении был убит П. С. Прилуцкий, бывший сборщик завода. Вместе с боевыми побратимами-сибиряками пали смертью храбрых воины Сибирской дивизии, уроженцы Украины, бывшие наши рабочие С. С. Булава, П. С. Вдовиченко, Г. Ф. Кравцов, П. И. Сидорчук, С. Т. Сиренко, И. П. Старовойтенко.

В тылу врага

Для участия в партизанской борьбе, широко развернувшейся на временно оккупированной фашистами территории, а также для выполнения заданий советского командования фронтовые разведотделы засылали в тыл противника специально обученных людей. Имена многих из них впоследствии стали известны всей стране.

К славной и дружной семье бойцов невидимого фронта принадлежат и люди, воспитанные нашим рабочим коллективом. Среди беззаветных патриотов, боровшихся под Киевом, был секретарь комсомольского комитета завода, слесарь моторного цеха, коммунист Ананий Владимирович Ратушный.

Активист оборонной работы, он еще в мирное время неоднократно прыгал с парашютом, отлично стрелял. В 1941 году был направлен в школу комсостава Красной Армии, которую успешно окончил и стал командиром группы особого назначения. С апреля по декабрь

1942 года Ратушный вместе с бойцами наносит удары оккупантам в Броварском районе Киевщины.

Под его непосредственным руководством разведчики провели шесть операций на железной дороге, уничтожили несколько эшелонов с вооружением и живой силой противника. Полгода советское командование получало от группы Ратушного ценнейшие разведданные о передвижениях вражеских войск в районе Киева.

А. В. Ратушный

В схватке с полицаями 18 декабря 1942 года в селе Погребы Ратушный погиб. Его заместитель П. Н. Коваль, а также радист И. П. Кузнецов спустя некоторое время установили связь с партизанским отрядом Героя Советского Союза Ю. А. Збанацкого и продолжали сражаться с оккупантами в Черниговских лесах до подхода Красной Армии. Разведчик П. Н. Коваль — также наш сотрудник, коммунист. Перед войной работал на заводе мастером. Помогал эвакуировать предприятие. Как и командир отряда А. В. Ратушный, он прошел специальную подготовку для работы во вражеском тылу.

При выполнении боевого задания в селе Литки под Броварами пал смертью храбрых боец этого же разведотряда, комсомолец Михаил Петрович Чаповский, бывший слесарь нашего предприятия.

Сражались и погибли во вражеском тылу в составе диверсионных групп Ф. Я. Алексеев, А. Я. Передрий, В. В. Тимошенко, И. И. Сидупов, И. П. Суприн и другие работники предприятия, наши дорогие ребята, комсомольцы, коммунисты. Память о них никогда не умрет. Они всегда вместе с нами.

В подполье

В великой всенародной борьбе с врагами был участок сражения, где бойцам приходилось, пожалуй, наиболее трудно. Это была передовая передовой, фронт без тыла — подполье.

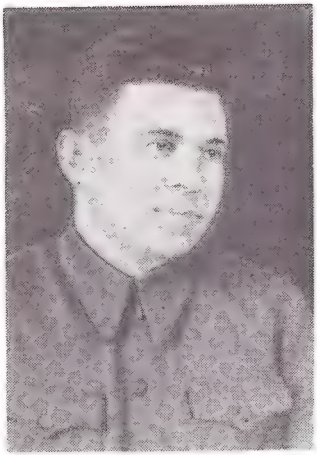
В 1941 году для выполнения особого задания в Киеве была оставлена наша бывшая сотрудница, коммунистка Валентина Сергеевна Прилуцкая.

Ровесница Октября, она выросла в рабочей семье, была комсомольским вожаком. Шестнадцатилетней девушкой пришла к нам, на авиационный завод. Проявила недюжинные организаторские способности, умело сочетая работу на производстве с общественной деятельностью. Заочно окончила техникум тяжелой индустрии. С 1937 года Валя — заведующая отделом Октябрьского райкома комсомола, а через два года — горкома комсомола. Избиралась депутатом Киевского городского Совета.

В. С. Прилуцкая

Зимой 1941 года она возродила работу комсомольской организации в оккупированном Киеве. Вместе с другими

подпольщиками писала и распространяла листовки, прятала партизан, добывала им оружие, собирала разведданные. Выезжала неоднократно в села, занимаясь агитационной работой. Но по доносу провокатора была схвачена и погибла в застенках гестапо в 1942 году.



А. А. Иваницкий

Не щадя своих сил и жизни, работали в подполье и другие авиастроители, кто в силу обстоятельств, ранения, окружения попал на оккупированную территорию. Некоторые из них, не сумев связаться с партизанами, боролись в одиночку, доступными им средствами, но все же боролись! Таким был активист завода, коммунист А. А. Иваницкий, награжденный за активную борьбу с врагом на временно оккупированной территории медалью «За боевые заслуги», коммунисты М. С. Каминский, П. И. Ребенок, Н. Н. Несповитый, комсомольцы В. С. Булава, Я. Н. Майданский и другие.

Старые рабочие нашего завода, оставшиеся на оккупированной врагом территории, помогали, как могли, подпольщикам: предоставляли в их распоряжение свои квартиры, доставали медикаменты, продовольствие, боеприпасы. Долгое время был партизанским связным отец нашего работника М. В. Шевченко. И он был не одинок. С фашистами воевали все — и стар и мал.

У партизанских костров

По призыву партии с первых дней фашистского нашествия советские патриоты развернули народную партизанскую войну. В отряды шли красноармейцы, командиры и политработники, выходившие лесами, болотами и глухими тропами из окружения, бежавшие из лагерей военнопленные, местные жители — молодежь, старики, женщины, дети — все, кому дорога была социалистическая Родина и ненавистен фашизм.

Стал партизаном бывший начальник цеха завода И. Н. Водовоз, ушедший на фронт и попавший в окружение. Он достойно сражался, был командиром взвода автоматчиков. Удостоен правительственных наград.

Партизанскими тропами шли и другие работники завода — В. С. Дьяченко, Г. И. Гапонов ,В. И. Сидорчук, А. М. Мартяшев, М. Л. Березовский, Л. И. Третяк, Л. А. Очеретяный, С. И. Одинец, Ю. Ф. Кравченко, В. А. Маруда.

Ремонтируя под огнем противника

Ремонт самолетов и другой техники в фронтовых условиях — тот же фронт. Опасности — хоть отбавляй. Но работа эта крайне необходима. Ее нужно выполнять, не считаясь ни с чем. И фронтовые ремонтные бригады завода работали по-фронтовому, самоотверженно. Они оперативно ввели в строй много неисправных самолетов.

В первые дни войны на предприятии была организована одна такая бригада. Впоследствии их стало пять. Каждая состояла из 20—25 рабочих. Руководили бригадами инженеры М. И. Каминский, В. П. Савельев, А. А. Пермиловский, Ф. А. Федотов и другие. Все ремонтные бригады имели автомашины, оборудованные

под походные мастерские и снабженные достаточным количеством необходимых материалов.

Работать было очень нелегко. Боевое крещение ремонтники приняли в районе городов Проскурова, Бердичева и Белой Церкви в 1941 году; ремонтировать приходилось много, но ни времени для перебазировки, ни необходимого прикрытия с воздуха не было, поэтому бригады на первых порах понесли крупные потери в людях и технике.

Более спокойно работалось нашим людям в Козельце на Черниговщине. Оттуда их машины совершали выезды в район Броваров, Нежина, Чернигова. В то время ремонтники еще поддерживали тесную связь со своим родным заводом, запасные части доставлялись в нужном количестве, и наши рабочие своевременно ремонтировали самолеты почти всех систем — МИГ-1, И-16, У-2, СУ-3 и другие.

Группы ремонтников по 2—3 человека были закреплены также за авиационными полками и отвечали за состояние самолетов вместе с техническим составом авиационных подразделений.

Чаще всего ремонт машин производился ночью, при свете электрофонарей, под «крышей» походной палатки.

Однажды в район размещения ремонтных бригад Юго-Западного фронта противник выбросил крупный десант. Вместе с воинским подразделением ремонтники разгромили парашютистов, сражаясь как стрелки.

Главные силы ремонтных бригад двигались вместе с регулярными частями Красной Армии — сперва на Воронеж, затем — на Сталинград.

По решению ЦК КП Украины в феврале 1942 года на базе нашего завода была укомплектована новая

мощная ремонтная бригада. Возглавил ее бывший руководитель предприятия Ф. А. Федотов, имевший уже определенный опыт такой работы. Технику и запасные части ремонтники получили с эвакуировавшегося Воронежского авиационного завода.

Работа ремонтника была сложной и опасной, но необходимой. Фронтовая газета за 16 марта 1942 года писала: «Ремонтная бригада Н-ского авиационного завода восстановила уже несколько сот поврежденных самолетов. Ее ремонтные точки самостоятельно выполняют дюралевые, столярные, моторные и другие работы по восстановлению боевых машин разных типов. Такие рабочие, как моторист Романюк, сборщик Грищенко, дюральщики Карачук и Евтушенко, столяры Духлий и Пацюра стали настоящими мастерами ремонта. Они всегда досрочно и высококвалифицированно выполняют любые задания».

С лета 1942 года наша ремонтная бригада находилась на Сталинградском фронте. В дни великой эпопеи защиты города авиастроители стояли насмерть вместе с регулярными частями. С ними же шли вперед, на запад.

Систематически, из месяца в месяц перевыполняли задания бригады Федотова, Шабанова, Литвиненко, Золотарева. Они проявили большую стойкость, мужество, в любых условиях образцово выполняли возложенные на них задания.

С августа 1942 года ремонтные бригады работали в Сталинграде и других прифронтовых городах. Затем они шли вместе с наступающими советскими войсками. Ростов-на-Дону, Азов, Новочеркасск, Аскания-Нова, Мелитополь, Перекоп, Севастополь — таковы этапы их нелегкого, но славного пути. Ремонтные бригады,

укомплектованные рабочими нашего завода, по неполным подсчетам, восстановили около 800 самолетов, свыше 200 авиамоторов и много других агрегатов.

Г. И. Белов

Образцы трудового и ратного героизма показывали ремонтники бригады И. С. Гулака. Все годы войны возвращали они жизнь самолетам 8-й воздушной армии генерала Т. Т. Хрюкина, которая сражалась под Сталинградом, а затем участвовала в освобождении Украины и народов Европы. Часто, находясь в самом пекле боя, бригада Гулака продолжала ремонт самолетов. Однажды бригадир был тяжело контужен, но сразу же стал в строй. С войны Иван Степанович вернулся в чине капитана с боевыми наградами.

Жизнь ремонтников на фронте ничем не отличалась от солдатской. Разве что вместо окопа ночевали они в случайном овине, полуразрушенном сарае или стоге сена, в лучшем случае землянке. Лишения не мешали их подвижническому труду. Ремонтники помогали ковать победу и личными сбережениями — на постройку самолета они внесли около 50 тысяч рублей.

До конца войны кочевали по фронтам наши аэродромные службы и ремонтные бригады. Некоторые дошли до Берлина. Только летом 1945 года одна из них, где был бригадиром П. Я. Черницын, возвратилась из

А. Я. Коханый

Бухареста, вторая из Львова. Все авиастроители с честью выполнили свой долг.

Отлично трудились в ремонтных бригадах С. А. Дойненко, В. П. Хижняк, П. Ф. Шаров, М. Ш. Матусов, П. Я. Черницын, Д. Ф. Грищенко, В. Д. Евтушенко, М. С. Чалюк, В. Д. Шварак, Н. С. Гулак, Г. И. Белов, Ф. И. Духлий, П. Н. Ляшко и другие. Все они удостоены высоких правительственных наград.

Некоторые бойцы-ремонтники погибли на посту — В. М. Черный, К. И. Коваленко, Б. Я. Калантырский, В. И. Поваляев, Х. А. Повольский, Г. Я. Ферштман, А. С. Шехтер. Вечная память героям!

С победой домой

На всех фронтах Великой Отечественной войны сражались киевские авиастроители. После победы большинство из них возвратилось на родное предприятие. Демобилизовался и пришел в свой цех и слесарь Алексей Яковлевич Коханый, коммунист, храбрый солдат, удостоенный боевых наград. Взялся за дело горячо — истосковался по мирному труду. И поныне он лучший из лучших производственников.

Не уступал ему в работе слесарь Иван Лаврентьевич Немченко, также отмеченный несколькими правительственными наградами. Иван Лаврентьевич уже мно-

го лет передовик завода. С орденом Славы и двумя медалями «За отвагу» вернулся на предприятие С. А. Иващенков.

Многие наши авиастроители стали войсковыми командирами и специалистами. Среди них — подполковник Г. П. Лозинский, начальник инженерно-технической службы одного из авиационных соединений, орденоносец.

Еще в боях с японскими милитаристами у озера Хасан отличился наш воспитанник лейтенант И. А. Лильчицкий, за что был удостоен ордена Красного Знамени. В годы борьбы с фашизмом коммунист И. А. Лильчицкий стал гвардии полковником. Родина наградила его еще тринадцатью боевыми орденами и медалями.

Так, с оружием в руках, вместе со всем советским народом, отстаивали киевские авиастроители завоевания Октября.

СНАБЖАЯ ФРОНТ ГРОЗНЫМ ОРУЖИЕМ

В снежной Сибири

Величайшую самоотверженность проявили в годы войны труженики тыла. В памяти народной навсегда останется великая эпопея эвакуации сотен предприятий с запада на восток страны, создания в небывало короткий срок на Урале и в Сибири могучего арсенала, который снабжал армию и флот оружием, боевой техникой и боеприпасами.

В июле была закончена эвакуация и нашего предприятия — в дороге эшелоны находились почти три недели. И сразу же наши рабочие начали обживаться на новом месте.

Местные жители очень тепло встретили самолетостроителей. Для них заранее было подготовлено жилье. Правда, всем его не хватило, приходилось жить и в проходных комнатах, и в коридорах, в переполненных общежитиях.

Рабочие нашего завода влились в коллектив самолетостроительного завода в Сибири. Киевлян на этом заводе оказалось не меньше, чем старожилов. С того времени жизнь киевских самолетостроителей накрепко связана с жизнью сибиряков. Отделы нашего предприятия почти полностью слились с отделами местного завода. Киевлян приглашали во все рабочие группы, выдвигали на ответственную работу, избирали на руководящие посты в общественных организациях.

Исключительно аккуратно, споро работали служащие отдела материального снабжения завода. Необходимо было в краткие сроки принять большое количество оборудования и других материальных ценностей, причем не только с нашего предприятия, но и других авиационных заводов. Всему нужно было дать толк.

Жизнь быстро входила в новую колею.

Гвардия тыла

Киевские рабочие активно поддерживали все патриотические начинания — движение двухсотников, за овладение двумя и тремя профессиями, высвобождение и перевод на другие важные участки инженерно-технических работников и квалифицированных рабочих.

Почти все самолетостроители работали круглосуточно, не щадя своих сил. И в том, что советская авиационная промышленность непрерывно наращивала темпы производства, что уже в мае 1942 года среднемесячный выпуск самолетов возрос до многих тысяч и превысил довоенный уровень, а в сентябре соотношение сил в небе

начало меняться в нашу пользу, была и частица труда наших рабочих.

Для этого они сделали все. В кратчайшие сроки выполнялись планы-графики размещения цехов, подведения электроэнергии, сжатого воздуха, пара, воды — всего необходимого для оперативной работы.

Нередко станки приходилось устанавливать и под открытым небом, но работа на них не прекращалась. Затем уже строители возводили крыши цехов. Производство фактически расширялось все годы войны, ибо планы производства самолетов увеличивались из месяца в месяц.

Никто не жаловался на отсутствие необходимых удобств. Выкраивая время за счет отдыха, люди своими силами заготавливали ежемесячно тысячи кубометров дров. Все для фронта, все для победы! — этим только и жили наши рабочие.

Ассортимент изделий, которые изготовляли в то время самолетостроители, был очень широк: они производили не только крылатые боевые машины, но и всевозможные механизмы и устройства, запасные части и совсем мелкие детали. Рабочий Ф. С. Рябошапка вспоминает: «Как-то в 1942 году поступило к нам в цех срочное задание: изготовить партию механизмов бомбосбрасывания для самолета У-2. Все для этого мы сделали очень быстро: и чертежи, и технологическое оборудование. Подбирали лучший материал. Бригада рабочих под руководством технолога цеха Ваймана работала днем и ночью. Несколько суток ни на час мы не выходили из цеха. Нам доставляли обеды и ужины. И задание мы выполнили досрочно».

А такие задания поступали ежедневно и выполнялись безукоризненно.

Еще до указа об обязательных сверхурочных часах

Е. И. Днепрова

рабочие, мастера, инженеры по собственной инициативе не оставляли цех по одиннадцать, а то и более часов, хотя их никто не просил об этом. Так же поступали служащие предприятия. Понятие о нормированном рабочем дне отпало само собой: сместились смены, люди ели и спали буквально на ходу. Чуть-чуть передохнув, спешили к станку.

В честь побед советских воинов на фронте рабочие завода принимали повышенные обязательства и неизменно их выполняли. Так было в январе — феврале 1943 года — в честь победы Красной Армии на Волге, летом того же года — в честь освобождения Белгорода и Орла, осенью, после форсирования Днепра. Сибиряки вместе с киевлянами отпраздновали ударным трудом освобождение нашего родного города.

Наши рабочие приняли активное участие в движении, зародившемся зимой 1943 года: за счет сверхплановой продукции они вооружили многих летчиков.

Образцы трудового героизма показывали в те дни наши женщины. Все помнят Евгению Ивановну Днепрову, женщину волевую, суровую, справедливую. Пришла она на Киевский авиационный завод в восемнадцать лет. Была ученицей, слесарем, первой женщиной-электросварщицей. Затем возглавила транспортную группу. Не знала Е. И. Днепрова ни сна, ни отдыха,

делом ее жизни стала организация своевременной отправки продукции фронту. На таких, как она, прочно держалось предприятие. Женщины отдавали все силы, чтобы обеспечить выполнение производственной программы, чтобы ритмично работал завод.

Как на фронте

Работать самолетостроителям приходилось в сложных условиях — сибирская зима встретила их колючими морозами. Дольше чем пять — семь минут на улице без рукавиц не пробудешь, пальцы немеют, теряют чувствительность. Земля рано покрылась глубоким снегом.

И вот в таких условиях, зачастую на открытой площадке, по нескольку часов, а в особенно напряженное время — и сутками работали бригады механиков, мотористов, испытатели. Пожалуй, одним из самых боевых и сплоченных коллективов были бригады, где работали киевляне Р. Х. Очкуренко, Н. И. Крыжановский, П. Г. Леонтюк, получившие в 1942 году Почетные грамоты за высокопроизводительный труд в чрезвычайно сложных условиях.

Бо́льшая часть коммунистов в первые дни войны ушла на фронт. Оставшиеся же переехали на новое место работы. В июле—августе здесь на партийный учет стали 162 члена и 83 кандидата партии, приехавшие из Киева. Приезжали и позже — из госпиталей, вышедшие из окружения. Как и дома, в Киеве, в эвакуации, в далеком, но ставшем родным сибирском городе, коммунисты были примером в труде и общественной деятельности, вели за собой молодежь, весь коллектив.

Большим авторитетом пользовался на заводе инженер-механик И. Д. Андрющенко. Весной 1943 года он был избран секретарем цеховой партийной организа-

ции. Не один раз переходящее Красное знамя предприятия получал сборочный цех, где секретарем партийной организации был Н. И. Крыжановский. Большую общественно-политическую работу выполнял коммунист Д. С. Слепченко, заместитель начальника серийно-конструкторского бюро и секретарь партийной организации одного из отделов завода. Участок мастера-коммунистки Е. И. Кизлинской был лучший по выполнению производственных заданий. В мае 1943 года ее избрали освобожденным секретарем парторганизации коммунального управления завода, и она так же хорошо трудилась на новом посту.

О героическом труде коммунистов завода можно писать много. Они были достойны своего высокого звания.

Награды Родины

В большом и трудолюбивом коллективе сибиряков стали называть и имена киевлян, отличившихся самоотверженностью, большим умением и мастерством в работе. Таким был А. С. Левченко, коммунист, кузнец, а затем мастер, систематически выполнявший нормы на 300—330 процентов. Коренной киевлянин, сын простого рабочего, он снискал искреннюю любовь и уважение коллектива. Особенно любили его мальчишки-ремесленники, в четырнадцать лет заменившие ушедших на фронт отцов. Жилось им нелегко — ноша, какую взяли ребята на неокрепшие свои плечи, порой была непосильна и взрослому. Но в самую тяжелую минуту рядом как-то незаметно оказывался Александр Сергеевич. И помогал делом, добрым словом, а то и куском хлеба, выстаивая по две смены подряд полуголодным. Орден «Знак Почета» и медаль «За доблестный труд» в годы Великой Отечественной войны, которыми наградила А. С. Левченко

Родина, красноречиво говорят о трудовом подвиге кузнеца.

Можно привести много примеров самоотверженного труда киевских самолетостроителей в период эвакуации.

Добрыми словами вспоминают киевские самолетостроители начальника материально-технического снабжения Л. П. Розина.

П. А. Лозинский

В самом начале войны он понес тяжелую утрату — на фронте погиб семнадцатилетний сын-доброволец. Но как ни было тяжело, коммунист Л. П. Розин всю свою энергию отдавал беспрерывному и своевременному снабжению предприятия оборудованием, необходимыми приборами, прокатом. И Лев Павлович ни разу не подвел предприятие. В 1944 году он был награжден медалью «За трудовую доблесть», а в конце войны — орденом Красной Звезды и медалью «За доблестный труд». После войны работал десять лет на других предприятиях, затем вернулся на наш завод. Сейчас 75-летний ветеран возглавляет совет пенсионеров завода.

Огромное количество сил и энергии отдавал родному предприятию механик П. А. Лозинский, человек из железной гвардии авиапарковцев, которые в 1917 году устанавливали в Киеве Советскую власть, коммунист Ленинского призыва. Уже немолодым он стал учиться заочно, получил среднее образование. Перед

П. Ф. Лобко

войной несколько лет занимал пост главного механика завода.

В Сибири П. А. Лозинский работал также механиком. Кроме основной деятельности — производственной, он много занимался воспитательной работой в коллективе, особенно среди молодежи. Каждый из его подопечных мог бы сказать, что кроме знаний, Павел Александрович уделил ему частицу своей благородной души, в чем-то повлиял на дальнейшую жизнь. Он учил младших, как быть коммунистом, комсомольцем, что делать, если ты не смог сегодня поужинать и смертельно устал, а не имеешь права бросить нужную деталь, не сдав ее контролеру. Во всем проявлял П. А. Лозинский скромность, большую требовательность к себе и людям. Единство слова и дела, верность долгу были смыслом его жизни. За доблестный труд в годы войны Павел Александрович был награжден орденом Красной Звезды.

Такими же патриотами своего дела, удостоенными правительственных наград за образцовое выполнение заданий Родины, были П. С. Лавренчук, А. И. Червинский, Д. Г. Шпаренко, К. С. Беспалько, все годы войны работавшие мастерами, инженер Т. М. Зайцев, И. А. Добкин, работавший заместителем главного диспетчера завода, моторист М. В. Шевченко, столяр А. Я. Романчук, электрик И. С. Шпаченко и другие.

Достойно трудились и принимали активное участие в общественной жизни на другом авиационном заводе сотрудники нашего предприятия — старшие мастера П. Ф. Лобко, С. М. Шкирман, слесарь Ф. В. Слатин.

Самоотверженный труд этих людей, их беззаветная преданность делу партии служили ярким примером патриотизма для всех авиастроителей.

Письмо освободителям

Большой коллектив тружеников нашего предприятия, как и весь советский народ, был вместе с теми, кто громил фашистские орды под Москвой и Сталинградом, на Курской дуге.

Как самого большого счастья, ждали эвакуированные рабочие освобождения Украины и родного Киева.

25 сентября 1943 года группа стахановцев завода из далекой Сибири писала в газете Центрального фронта «Сын Родины», обращаясь к воинам-освободителям:

«В эти дни, когда советские войска вырывают из немецкого плена сотни наших городов и тысячи сел, мы, как и все трудящиеся Советского Союза, стремимся помочь воинам своим неустанным трудом, выпуском дополнительной боевой продукции. Вы видите над полями битв грозные для врага машины, которые построены в цехах гиганта-завода.

Самоотверженный труд самолетостроителей получил высокую оценку — в августе завод завоевал переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Среди героев трудового фронта рабочие-киевляне занимают одно из первых мест. Всему заводу известно имя киевлянина, старого кадрового рабочего завода

Михаила Анисимовича Киреева. Несмотря на свои 57 лет, М. А. Киреев работает, не покладая рук, изо дня в день он выполняет задание на 180 процентов. Стахановец, дюральщик-рационализатор Александр Дмитриевич Степанищев не уходит из цеха до тех пор, пока не выполнит минимум две нормы... И таких рабочих-киевлян у нас немало. Своим трудом мы помогаем вам, дорогие, стремимся сделать все, чтобы облегчить вам путь на запад.

Стахановцы Н-ского оборонного завода, киевляне М. Л. Годик, Г. А. Бурый, Д. Г. Сваенко, С. К. Горбий, А. В. Свиницын и другие».

В цехах завода в эти осенние месяцы 1943 года проходили дни и декады под девизом «За советский Киев!». Рабочие брали на себя обязательства — встретить 26-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции и освобождение столицы Украины новыми трудовыми достижениями.

ИЗ РУИН И ПЕПЛА ПОДНИМАЛСЯ РОДНОЙ ЗАВОД

Снова в родном городе

Под ударами Красной Армии откатывалась на запад, разваливалась фашистская орда. В первые дни ноября 1943 года наши войска вели жестокие бои за Киев. Час освобождения настал. Со слезами радости на глазах обнимали исстрадавшиеся киевляне бойцов и командиров, героев-освободителей. В дни Октябрьских праздников алый Советский стяг победно взвился над древним и вечно юным городом.

Геликоптер МИ-1

Михаила Анисимовича Киреева. Несмотря на свои 57 лет, М. А. Киреев работает, не покладая рук, изо дня в день он выполняет задание на 180 процентов. Стахановец, дюральщик-рационализатор Александр Дмитриевич Степанищев не уходит из цеха до тех пор, пока не выполнит минимум две нормы... И таких рабочих-киевлян у нас немало. Своим трудом мы помогаем вам, дорогие, стремимся сделать все, чтобы облегчить вам путь на запад.

Стахановцы Н-ского оборонного завода, киевляне М. Л. Годик, Г. А. Бурый, Д. Г. Сваенко, С. К. Горбий, А. В. Свиницын и другие».

В цехах завода в эти осенние месяцы 1943 года проходили дни и декады под девизом «За советский Киев!». Рабочие брали на себя обязательства — встретить 26-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции и освобождение столицы Украины новыми трудовыми достижениями.

ИЗ РУИН И ПЕПЛА ПОДНИМАЛСЯ РОДНОЙ ЗАВОД

Снова в родном городе

Под ударами Красной Армии откатывалась на запад, разваливалась фашистская орда. В первые дни ноября 1943 года наши войска вели жестокие бои за Киев. Час освобождения настал. Со слезами радости на глазах обнимали исстрадавшиеся киевляне бойцов и командиров, героев-освободителей. В дни Октябрьских праздников алый Советский стяг победно взвился над древним и вечно юным городом.

С первыми частями армии-освободительницы, вместе с партийными и советскими органами республики в столицу Украины начали прибывать представители предприятий, эвакуированных в тыл страны. Возвратились и самолетостроители.

Тяжело было смотреть на разрушенный Киев. Город был весь в развалинах. Уходя, гитлеровские палачи взрывали, жгли и пытались уничтожить все, что не успели ранее превратить в груды камня и пепла или увезти. Но жизнь победила смерть. И киевские рабочие уже спешили к своему заводу, чтобы спасти его от пожара.

Для проведения восстановительных и других организационно-хозяйственных работ на авиазаводе на следующий день после освобождения в Киев приехала специальная группа ЦК КП Украины под руководством Ф. А. Федотова. Следом за ней прибыли направленные министерством, в подчинении которого был завод, специалисты и организаторы производства. Им предстояло в кратчайшие сроки создать на развалинах завода новое предприятие.

Завод сразу же начал пополняться рабочими. Большинство их вернулось из эвакуации, другие приходили в цехи из госпиталей, выздоровев после ранений, третьи шли из партизанских лесов, четвертые, в основном женщины и старики, которые по разным причинам не смогли в свое время эвакуироваться и не нашли дорог к народным мстителям, шли из деревень, где переживали период лихолетья. Отдельные рабочие пережили тяжелое время в городе. Нужно отметить, что в черные дни нашествия авиастроители оставались гражданами своей страны в самом высоком понимании слова. Славный и многочисленный коллектив завода не знал ни одного случая предательства.

Постепенно налаживалась работа на новой территории завода. Инженеры и архитекторы приступили к проектированию цехов и служб. Поступало на предприятие и новое оборудование. Но пока его было недостаточно, и завод до конца войны главным образом собирал из присланных с других предприятий частей истребители ЯК-3 и ЯК-9, испытывал их и отправлял на фронт.

Из-за отсутствия помещений часть ремонтных и все малярные работы велись в специальных ангарах непосредственно на Жулянском аэродроме. Возникали большие трудности в транспортировке техники, но фронт требовал самолеты и их нужно было дать. Всего в 1944—1945 годах на нашем заводе было собрано несколько сотен самолетов. Здесь же, на сборочных площадках аэродрома, летчики принимали новые, только что прошедшие испытания машины и улетали громить фашистов.

Как и прежде, завод посылал бригады рабочих для ремонта поврежденных самолетов и производил его своими силами непосредственно в воинских частях. Для этого был специально сформирован отдел полевого ремонта (начальник А. И. Фомин), который координировал все подобные работы.

Основной территорией завода стала в это время площадка бывшей фабрики клавишных музыкальных инструментов, где до войны успели соорудить только один корпус, заложить фундамент для нескольких зданий и построить бараки для жилья. Территория фабрики была захламлена разбитыми трофейными и отечественными самолетами, свезенными туда отовсюду. Эти машины переплавлялись в чушки цветного металла и отправлялись на другие заводы.

Единственный уцелевший заводской корпус совершенно не имел отопления, воды, канализации. Правда, восстановительные работы проводились активно и с большим упорством. Но все же работать приходилось и на обледенелых станках, только что снятых с железнодорожных платформ.

Велась большая работа по восстановлению завода и оснащению его новым оборудованием. Энтузиастами возрождения были, как всегда, коммунисты и комсомольцы. С какой энергией бралась за дело молодежь! Строили днем и ночью, не считаясь со сменами, не щадя сил. В восстановительных работах украинским самолетостроителям большую помощь оказали москвичи, рабочие промышленного Урала. И не только они — помогала заводу вся страна.

Возрождая предприятие

Прошел лишь год после освобождения, а на заводе было восстановлено 22 тысячи квадратных метров производственной площади со всем энергетическим оборудованием, всего десять цехов. Это было немало.

Некоторые цехи оснащались необходимыми лабораториями, мастерскими. Например, в начале 1945 года при литейном цехе были созданы мастерские: литейная, монтажная, приспособлений и инвентаря, а также ширпотреба. Через некоторое время в строй вступили ацетиленовая и кислородная станции.

Большую работу выполнили труженики ремонтно-строительного цеха (начальник М. А. Сабодаж). На их плечи лег сложный комплекс строительных работ. Им помогали рабочие всех других цехов. Для проведения восстановительно-строительных работ на заводе хозяйственным способом вскоре развернуло свою деятельность новое управление капитального строительства.

Объем работ ежемесячно возрастал. Увеличивались и штаты. В первые месяцы 1945 года было создано несколько новых отделов, занявшихся организацией производства.

Самым большим был планово-производственный отдел. На него возложили планирование в годовом, квартальном и месячном аспекте для всех производственных и вспомогательных цехов и хозяйств, технико-экономическое планирование по всем качественным показателям, оперативно-статистический учет и отчетность, тарифно-экономические вопросы и организацию труда, техническое нормирование, а также анализ всей производственной и хозяйственной деятельности завода.

В тот же период начали свою деятельность серийно-конструкторский и планово-диспетчерский отделы.

Производственные помещения уже занимали довольно большую территорию.

Труженики на посту

В последние годы Великой Отечественной войны пришлось выполнять срочные заказы для фронта, поднимать из руин предприятие и одновременно перестраивать производство на мирный лад. В такой сложной обстановке завод достиг успеха только благодаря усилиям людей, их высокой сознательности, дисциплинированности и готовности добросовестно выполнить любое задание.

Организующей и мобилизующей силой на предприятии, как всегда, была партийная организация. Ко времени первого отчетного собрания в конце 1944 года она насчитывала в своих рядах 70 членов ВКП(б), 13 кандидатов в члены партии и состояла из одиннадцати партийных групп. Коммунисты трудились в каждом цехе.

Они были душой рабочих коллективов, их влияние было огромно.

Плодотворную работу по восстановлению завода и налаживанию производства провели в этот период директор завода В. М. Пенек, его заместители Е. Ф. Шагин и А. С. Фролов, главный диспетчер А. Ф. Пилецкий, а также начальники отделов, цехов и весь коллектив завода. Прибыл из госпиталя и занял пост начальника цеха И. Н. Водовоз. Возвращались наши люди из разных уголков родной страны. Но все еще ощущался большой недостаток квалифицированных кадров, не только самолетостроительных специальностей, но и токарей, слесарей, кузнецов. На завод приходила главным образом молодежь, не имеющая квалификации. Для нее создавались курсы по овладению техминимумом.

Вопрос подготовки кадров стоял настолько серьезно, что в 1944 году был создан специальный отдел для организации обучения молодежи авиастроительным специальностям. Его возглавил опытный инженер М. А. Кочегура. Он вел большую работу по подготовке инструкторов производственного обучения, руководил деятельностью стахановских школ, где уже тогда прошло обучение свыше ста человек.

В 1945 году администрация завода открыла на предприятии школу фабрично-заводского обучения. Начальники цехов обеспечили учеников инструментом, прикрепили к квалифицированным рабочим, а также создали им все условия для учебы и приобретения практических навыков. В первый учебный год в школе обучалось около трехсот учеников. Потом бывало и больше. На должности мастеров производственного

обучения школы ФЗО были переведены лучшие рабочие — формовщик Г. Г. Антонюк, слесарь Н. И. Князев и другие.

Из-за нехватки рабочей силы часто для выполнения заказов воинских частей приходилось переводить по нескольку цехов на десятичасовой рабочий день, по нескольку недель работать без выходных. Но задания, как и прежде, выполнялись качественно и в намеченные сроки.

В условиях недостаточной технической оснащенности производства и нехватки квалифицированных кадров большое значение для повышения производительности труда имело изобретательство и рационализаторство рабочих.

И хотя в 1944—1945 годах рационализаторских предложений поступало в сравнении с довоенным временем меньше, качество их было выше и почти все они брались на вооружение. Заводских умельцев очень уважали, ценили.

Многие помнят, какую пользу принесло приспособление слесаря Е. П. Юрченко для пайки ленточных пил рейсмусного и фуговочного станков; слесаря А. П. Коваленко — для заплетки тросов, благодаря чему ускорилось выполнение работ. Заметно улучшило условия труда приспособление для съемки барабана и вилки штока шасси, предложенное мастером А. Е. Семеной. Не одно важное предложение внесла работница М. Х. Зеленская.

Труд рационализаторов на заводе поощряли материально и морально, что стимулировало рабочих на совершенствование производственного процесса.

Партийная и профсоюзная организации, дирекция завода постоянно беспокоились об улучшении бытовых

условий рабочих. Они предоставили многим коммунальные квартиры, строили бытовые учреждения.

Особым вниманием были окружены семьи фронтовиков и инвалиды Отечественной войны. Им оказывалась постоянная помощь деньгами, продуктами, одеждой, обувью. Все дети их учились в школе.

Летом при заводе работал детский санаторий, в котором в 1944 году отдохнуло 60 детей, в следующем году — свыше ста. Начал работать круглосуточный детский сад.

Будни соревнования

Сразу же после начала работы предприятия партийная и профсоюзная организации высоко подняли знамя социалистического соревнования. Не только отдельные рабочие, но и бригады, цеха включались в это патриотическое движение и добивались все бо́льших производственных показателей.

В 1944 году на заводе трудилось 812 членов профсоюза, а заводская комсомольская организация насчитывала 80 человек. Многие из них состояли в комсомольско-молодежных бригадах, обязавшихся досрочно выполнять все заказы для фронта.

Систематически подводились итоги соревнования. Не раз побеждала в них бригада Мигаля, занимавшая первое место не только по заводу, но и среди предприятий Киева. Ей неоднократно присуждалось переходящее Красное знамя Киевского горкома комсомола. В этом же году на заводе было учреждено переходящее Красное знамя для цехов-победителей и три денежные премии.

За лучшие показатели в социалистическом соревновании среди предприятий города коллектив завода в 1944—1945 годах несколько раз был удостоен перехо-

дящего Красного знамени Киевского горкома партии и горисполкома.

Наряду с мужчинами, на всех участках производства отлично работали женщины. За стахановскую работу в 1945 году получили премии и звание «Лучшая работница завода» дюральщица С. Ф. Пшеничная, маляр И. Н. Березовская. Им были вручены Почетные грамоты парткома завода.

В 1945 году на заводе работало 262 стахановца. В социалистическое соревнование включилось свыше 80 процентов рабочих — преобладающее большинство самолетостроителей. Это была ведущая сила коллектива, на них равнялись остальные.

Воспитательная работа

Под руководством партийной организации на заводе проводилась большая политико-воспитательная и культурно-массовая работа.

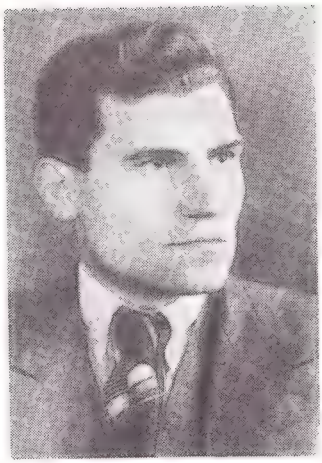
Работали политкружки, где все коммунисты, комсомольцы и активисты завода изучали труды классиков марксизма-ленинизма, документы партии о текущих событиях, интересовались делами на фронтах. Систематически читались лекции и проводились беседы в цехах. Лучшими лекторами на заводе были И. А. Бинкевич, Н. В. Полывянный, А. Г. Казимиров, С. М. Фрейденберг, В. Г. Песоцкий, агитаторами — С. М. Качалка, П. Г. Шевченко, А. К. Никаноров, Д. Д. Костин, И. М. Романюк, И. Е. Кущ и другие коммунисты и беспартийные.

Большая воспитательная работа велась среди молодежи.

Секретарем комсомольской организации завода в 1943—1945 годах была Кушниренко-Стрижаль, энергичная, опытная общественница и передовая работница.

Активное участие в общественной работе принимали Михаил Коваленко, Зинаида Кузнецова, Петр Кравцов и другие. Многие из них выросли со временем в крупных специалистов и ответственных работников предприятия.

Не без гордости они сейчас вспоминают, как наряду с производством грозного оружия для врага молодые авиастроители комплектовали посылки для выздоравливающих и больных воинов, как по воскресеньям расчищали Крещатик от развалин, прокладывали тротуары у заводской проходной.



Д. Д. Костин

Молодежь завода часто встречалась с активными участниками войны, Героями Советского Союза, офицерами и солдатами, награжденными орденом Ленина, полными кавалерами ордена Славы, организовывала интересные конференции и диспуты.

В 1944 году силами общественности на предприятии был восстановлен клуб.

Долгожданная победа

И вот он наступил, тот долгожданный, 1418-й, последний день войны. Алое знамя великой победы взвилось в задымленном небе Берлина. Фашистский зверь был уничтожен в его же логове.

Победа Красной Армии в Великой Отечественной войне была и победой наших Военно-Воздушных Сил —

летчиков, техников, политработников и, естественно, авиастроителей. Совместными усилиями они нанесли сокрушительное поражение гитлеровским захватчикам. И лучшая аттестация этих титанических усилий — 137 тысяч советских самолетов, выпущенных в годы войны, массовый героизм советских авиаторов, не дававших пощады хваленым фашистским асам, полное господство в воздухе советских летчиков.

В первые послевоенные годы началось совершенствование советской системы самолетостроения. Перед нами были поставлены новые большие задачи. Ведь в мирное время также нужны самолеты — быстроходные, простые, удобные, дешевые, отвечающие современному уровню науки и техники. Над созданием таких машин начали работать конструкторы, в этом направлении перестраивался и наш завод.

ГЛАВА IV

СТРОИТЕЛЬНАЯ ЭПОПЕЯ ЗАВОДА

НА ВАХТЕ МИРА

Восстановление Принятие в марте 1946 года Верховным Советом СССР Закона о четвертом пятилетнем плане, рассчитанном на 1946—1950 годы, было событием чрезвычайной важности. Ведь по этому плану предполагалось не только залечить раны, нанесенные войной, но и на 48 процентов превысить уровень промышленного производства последнего довоенного года. На капитальное строительство было выделено больше средств, чем за все довоенные пятилетки, вместе взятые.

Этот поистине исторический документ окрылил людей. Всюду закипел мирный, радостный труд.

Наш завод, как и другие киевские предприятия, менялся на глазах. Работали все самозабвенно, восстанавливая разрушенные корпуса цехов, возводя новые, расширяя и благоустраивая территорию. И авиационный завод, благодаря самоотверженному труду женщин, фронтовиков, юношей и стариков поднимался из пепла.

На каждом шагу ощущалась та знакомая по годам испытаний рабочая спайка, которая присуща только советским людям. Эта рабочая дружба и взаимовыручка очень помогали самолетостроителям в упорном труде по наращиванию мощностей авиапредприятия.

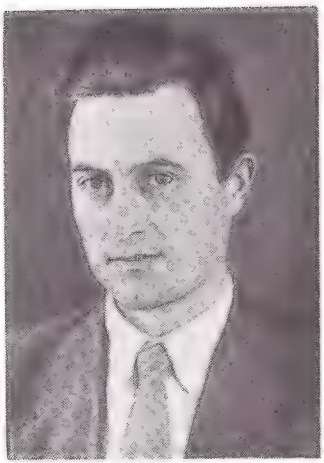
Как и везде, на заводе первостепенное значение придавалось капитальному строительству. Большое внимание также уделялось максимальному использованию внутренних резервов, сокращению издержек производства, снижению себестоимости продукции за счет строгого учета имущества, максимальному использованию оборудования, инструмента, сырья и материалов.

В конце 40-х и начале 50-х годов благодаря неустанной заботе правительства и высокопроизводительному труду рабочих на территории предприятия выросли красивые и просторные корпуса цехов — дюралезаготовительного, цеха покрытий, сборочного. Расширялись и другие службы завода.

Большая заслуга в строительной эпопее завода принадлежала работникам ремонтно-строительного цеха, созданного в первые годы восстановления. Во главе его много лет подряд стоит коммунист М. В. Шевченко, новатор и патриот предприятия, опытный специалист и умелый организатор. Благодаря его изобретательству было решено много задач, выполнение которых в обычных условиях требовало времени и больших усилий. Так, при восстановлении центральной заводской лаборатории для ускорения строительства вместо стропил для крыши здания были использованы металлические фюзеляжи трофейных «мессершмидтов» и другие части самолетов.

Трудности ощущались на каждом шагу: в лаборатории, например, имелись только твердомер и стилоскоп, несколько колб и буквально граммы реактивов. До 1947 года сотрудникам ее приходилось зачастую работать в неотапливаемом помещении. Специалистов было всего два человека — начальник лаборатории Н. В. Полывянный и инженер В. П. Милюков. На их

плечи и легла основная работа этого важного участка заводского производства. Но уже через несколько лет — в 1950 году лаборатория была оснащена спектрографами, магнитными и ультразвуковыми дефектоскопами, необходимой рентгеновской и металловедческой аппаратурой. Более того — в литейном и сварочном цехах были созданы свои специализированные лаборатории.



Н. В. Полывянный

Жизнь подсказала, что на заводе необходимо организовать совершенную металлургическую службу. И она в кратчайшие сроки была создана. Много для совершенствования ее сделали начальник механической лаборатории А. И. Грязнов, начальник сварочного отдела Н. М. Яворская, старший инженер-рентгенолог Н. В. Сенаторова, старший техник-химик Е. П. Овчаренко, начальник лаборатории О. С. Волошина и другие работники службы главного металлурга.

Постепенно становились в строй другие службы и цехи завода. К концу 1946 года было организовано бюро стандартизации и нормализации, тогда же заработала тигельная электропечь для плавки алюминия.

В связи с сокращением подачи электроэнергии в 1946 году на заводе начали использовать дизель-генератор и создали собственную блок-станцию.

Выполнялась большая и сложная работа по подводке

С. М. Качалко

транспортных коммуникаций на предприятие, на выполнение которой государство ассигновало свыше семи миллионов рублей. Тогда же был проложен на завод железнодорожный путь, а также водопровод и теплотоннели.

Вскоре был сдан в эксплуатацию временный корпус заводоуправления, построена внешняя ограда для всей территории завода, заложены фундаменты нескольких зданий новых цехов.

Завод приобретал не только оборудование и возводил новые корпуса. В те дни определилось его место в семье авиационных предприятий страны; наш завод взялся за одну из самых нужных в послевоенный период отраслей народного хозяйства — строительство новых крылатых машин для Гражданского Воздушного Флота.

Геликоптеры

В 1945—1946 годах коллектив предприятия работал над изготовлением опытных образцов геликоптера конструкции лауреата Государственной премии И. П. Братухина.

Это была двухмоторная машина, имевшая сварную ферму со сложной конструкцией несущей лопасти винта. В процессе испытаний обнаружились крупные просчеты конструкторов, и геликоптер не был запущен в серийное производство. Но польза от этой работы была: наши рабочие приобрели опыт.

В 1947 году было запланировано освоение нового геликоптера МИ-1 конструкции М. Л. Миля. Освоение этой машины требовало внедрения в производство многих новых и сложных технологических процессов. В связи с этим на предприятии резко возрос объем клепально-сборочных, слесарно-сборочных и специальных механических работ.

А. С. Шпаченко

С большим энтузиазмом взялись рабочие за освоение нового изделия. Кропотливо трудились над изготовлением каждой его детали. Вместе с ведущими конструкторами завода вкладывали душу в новую машину слесари Г. А. Бурый, С. М. Качалко, А. С. Шпаченко, А. Е. Саломасов, А. Я. Коханый, М. Я. Грозак, П. И. Бугера, токари А. К. Никаноров, И. Е. Кущ, фрезеровщики В. Л. Тарасевич, В. П. Радлецкий, сварщики В. Р. Головатый, Д. Д. Костин и многие другие. Они сумели качественно и в срок выполнить массу сложных и незнакомых им ранее работ.

В связи с выполнением нового заказа встал вопрос о значительном доукомплектовании завода оборудованием и организации ряда новых мастерских, а также об обучении рабочих новым специальностям и укомплектовании технических служб завода квалифицированными инженерами. И, нужно сказать, этот вопрос решался более или менее успешно.

С приходом на наше предприятие профессора, доктора технических наук коммуниста М. Л. Миля (1909—1970) и его помощников еще более повысилась культура инженерного и производственного труда, что положительно сказалось на уровне нашего предприятия в целом.

Михаил Леонтьевич ценил инициативных работников, которые, часами просиживая в конструкторской, обсуждая и решая важные технические вопросы, трудились над дальнейшим усовершенствованием конструкции его машины.

Однако не совсем удачная первоначальная конструкция вала трансмиссии хвостового винта (имевшая сварное соединение) привела при испытаниях в сложных условиях к его разрушению, а затем — и к задержке серийного производства машины. Завод сделал только пять геликоптеров МИ-1. Правда, вскоре был устранен конструкторский недостаток, но для серийного производства машину передали на другой завод. Наш геликоптер выдержал все испытания и многие годы успешно эксплуатировался как внутри страны, так и за рубежом.

Новый самолет

В годы четвертой пятилетки наряду с изготовлением геликоптеров завод по-прежнему ремонтировал самолеты разных систем и выполнял заказы хозяйственного характера: изготовлял запасные части к тракторам и машинам, формы для производства сухой штукатурки, снабжал молочную промышленность, колхозы и совхозы алюминиевой посудой и приборами.

Кроме того, приходилось выполнять массу других работ: восстанавливать трамвайные вагоны, изготовлять газовую аппаратуру для газопровода Дашава—Киев, де-

лать всевозможные хозяйственные металлические товары.

В 1948 году завод приступил к изготовлению нового транспортного самолета АН-2, родоначальника большого семейства «анов» конструкции О. К. Антонова. 20 июня 1948 года опытный образец был готов. В этот день в аэропорт Жуляны прибыли члены Политбюро ЦК КП(б)У для осмотра новой машины. К этому времени она уже успешно прошла испытания на полях колхозов Кагарлыкского района — самолет ведь предназначался для использования в сельском хозяйстве. Машина получила высокую оценку.

В серию самолет был запущен в 1949 году. Он мог выполнять много видов работ — перевозить пассажиров, производить аэрофотосъемки, тушить лесные пожары и т. д.

АН-2 представляет собой биплан длиною свыше двенадцати метров. Размах верхнего крыла равняется восемнадцати метрам, крейсерская скорость достигает двухсот километров в час, потолок — свыше четырех тысяч метров, дальность полета — две тысячи километров. Коммерческая нагрузка машины — полторы тонны. Как видим, во всех отношениях самолет удался на славу.

Но чтобы тысячи «анов» получили путевку в жизнь, пришлось выполнить очень большую работу — фактически реконструировать почти весь завод. Появились новые цехи и службы, без которых невозможно серийно изготовлять самолеты подобной конструкции: плазово-шаблонный, кузнечный, агрегатные (фюзеляжный, крыльевой, центропланный), сборочный и малярный, а также литейная мастерская. Значительно расширились штамповочно-заготовительный цех, кузнечный

и цех стапельной оснастки. Только на первом этапе работы над машиной АН-2 было вновь спроектировано, изготовлено и внедрено в производственный процесс свыше трехсот штампов для горячей и холодной обработки, около полутораста сборочных, станочных и контрольных приспособлений, свыше двухсот наименований режущего и измерительного инструмента, поставлено три машины для групповой клепки, кривошипный пресс двойного действия, воздушные падающие молоты. В ход была запущена поточная линия, свыше семидесяти быстродействующих станочных приспособлений и зажимов.

Всего этого, конечно, достигли не сразу, и на первых порах серийный выпуск АН-2 налаживался нелегко.

Неувязки с запуском АН-2 в серийное производство привели даже к тому, что завод два года подряд не выполнял планового задания. И только в 1950 году, когда директором предприятия работал П. Е. Шелест, коллектив авиастроителей вошел в нормальный производственный ритм, начал не только выполнять, но и перевыполнять планы.

В конце концов рабочие и специалисты победили. Новый самолет начал свою жизнь.

Машина сразу же отлично зарекомендовала себя. Вскоре заговорили, что у АН-2 тысяча и одна профессия. Посыпались заявки от министерств и организаций на изготовление самолетов АН-2 специального назначения. Это радовало авиастроителей. Правда, наши самолеты внешне не выделялись и стояли обычно на краю аэродромов. Так уж получилось — их причислили к малой авиации. Но это не меняло существа дела.

Самую большую работу, как и было задумано, эти самолеты выполняют в сельском хозяйстве. Достаточно

увидеть идущий на бреющем полете АН-2 и серый шлейф суперфосфата за ним, чтобы сполна оценить значение машины. За один только день крылатый труженик успевает подкормить посевы площадью свыше двухсот гектаров, тогда как сеялка на прицепе у трактора за это же время обрабатывает площадь в пятнадцать раз меньше. В наши дни этот самолет выполняет около двадцати видов операций, свыше 85 процентов общего количества авиахимических работ в сельском хозяйстве!

А. Г. Ивченко

«География» применения машины также вызывает удивление. В центральных областях страны машины АН-2 весной ведут с воздуха подкормку посевов, летом — уничтожают сорняки. На юге обрабатывают виноградники и хлопковые поля, ведут борьбу с саранчой. На востоке борются с вредителями леса, проводят аэросев трав и лесных посадок. В Средней Азии пилоты отыскивают с воздуха пастбища для отгонного животноводства и доставляют все необходимое чабанам. Полярные летчики применили самолет в тяжелых условиях Арктики, совершая посадки на льдины, ледяной припай, успешно выполняя множество транспортных, научных и спасательных полетов.

Наша «Аннушка», как любовно называют пилоты машину, сейчас обслуживает 2300 авиалиний и перево-

зит треть пассажиров страны. Почти четыре миллиона тонн груза ложится на ее трудолюбивые крылья. С возрастом «Аннушка» не стареет. Сейчас она насчитывает около двадцати модификаций.

Завод неоднократно награждался за отличное качество созданного самолета. В связи с 25-летием Главсевморпути группа руководящих работников предприятия получила награды — значки «Почетному полярнику». Среди них главный конструктор АН-2 О. К. Антонов, главный инженер завода А. Г. Ивченко, директор предприятия В. А. Степанченко.

Главный конструктор О. К. Антонов и еще семь ведущих конструкторов получили за самолет АН-2 Государственную премию. Родина достойно отметила труд творцов великолепной машины.

Семья «анов»

Шли годы. Усложнялись и задачи предприятия. В 1954—1956 годах, наряду со все возрастающим выпуском АН-2, наш завод изготовлял опытные образцы большого транспортного, но уже турбовинтового самолета АН-8 («Летающий кит»), затем принимал участие в создании узлов и агрегатов к самолетам АН-10 («Украина») и АН-14 («Пчелка»).

Создание гиганта-лайнера с четырьмя двигателями — АН-10 явилось новой крупной победой киевских самолетостроителей. Он оказался одним из лучших в мире. На Всемирной выставке в Брюсселе (1958 г.) машина за свои летно-технические качества была удостоена золотой медали. Преимущество ее состояло в том, что, по сравнению с другими самолетами, у нее был большой диаметр фюзеляжа, высокое расположение крыла. Шасси самолета оказывало малое давление на грунт, вследствие этого АН-10 не нуждался в бетонированных

взлетно-посадочных полосах, мог взлетать и совершать посадку на неспециализированных аэродромах.

Большую настойчивость, изобретательность в освоении новых технологических процессов и изготовлении фюзеляжей опытных самолетов проявили начальник одного из ведущих цехов П. А. Антонюк, технолог В. Н. Архангельский, сборщик-клепальщик В. П. Антоненко, сборщик-клепальщик М. П. Болюх и многие другие.

В 1955 году завод построил еще ряд важных сооружений, что значительно упростило работу испытательной службы, удешевило ряд операций по подготовке самолетов к выпуску.

Происходили радикальные изменения и в управлении производственным процессом. В 1956 году расширился производственно-технический совет завода за счет наиболее квалифицированных инженеров и конструкторов, передовых рабочих, новаторов и рационализаторов. Его возглавил главный инженер завода А. Г. Ивченко. В новый состав совета вошли лучшие производственники: слесарь А. С. Шпаченко, токарь И. Н. Сенченко, слесарь И. П. Подлужный. Во всех цехах были созданы производственно-технические советы, что упростило и улучшило работу технической службы и в конечном счете еще более повысило уровень производства.

Все делалось для того, чтобы обеспечить страну отличными самолетами, вывести завод в число самых современных, передовых. Ведь продукция предприятия начала интересовать иностранные государства.

Сложность модернизации

Переход к выпуску новых видов самолетов требовал замены устаревшего оборудования, изношенных деталей и агрегатов, полной его модернизации. Нужно было не просто восстановить довоенное производство в прежнем виде, но и качественно расширить его, использовав накопленный опыт, применяя новейшие достижения науки и техники. Это отлично понимали руководители завода и весь коллектив.

В период 1946—1958 годов производственные мощности завода значительно выросли на новом техническом фундаменте. Предприятие получило много нового оборудования, автоматическую аппаратуру, которая ни в какое сравнение не шла с довоенной.

Уже в конце 40-х годов наш инструментальный цех начал изготовлять режущий инструмент, оснащенный твердыми сплавами для скоростного резания. Разрабатывались способы перевода клепальных работ на прессовую клепку, и вскоре все станки были соответственно переоборудованы. Срочно был организован централизованный раскрой листового дюраля на станках усовершенствованного типа. Для обеспечения высокого качества сборки агрегатов и их взаимозаменяемости производство организовали по плазово-шаблонному методу. Расширялся выпуск точного литья, внедрялась полуавтоматическая и автоматическая сварка металлов под слоем флюса и под защитой газов.

Важным шагом на пути технического прогресса стала штамповка деталей на эксцентрических прессах с автоматической подачей полосы, а также автоматизация производства ацетилена путем установки специального генератора. Осваивалась новая технология сушки дерева, для этого построили специальную сушилку. В агре-

гатном и сборочном цехах была организована стендовая сборка самолетов. Все это делалось с одновременным увеличением выпуска изделий, организованно и умело.

Важную роль в ускорении технического прогресса сыграли решения партии, которые, определяя меры дальнейшего подъема промышленности, исходили из необходимости более полного использования производственных резервов, неуклонного повышения творческой инициативы масс и обеспечения на этой основе непрерывного роста производительности труда.

Большое внимание на заводе обращалось на внедрение в производство новейших достижений науки и техники, на повышение уровня механизации и автоматизации всех производственных процессов, более смелую разработку передовой технологии с тем, чтобы наши самолеты по своей экономичности не уступали последним зарубежным образцам.

Использование на предприятии нового вида топлива — природного газа также оказало исключительное влияние на весь производственный процесс. Газ поступил на завод еще в конце 40-х годов, тогда же были газифицированы котлы центральной котельной и отдельные энергетические установки в цехах. Однако только в 1957 году удалось внедрить газ в производственный процесс по-настоящему, а также газифицировать весь рабочий поселок. Для этого пришлось уложить десятки километров труб, протянуть газовую сеть высокого и низкого давления. Однако затраты быстро окупились, поскольку твердое дорогое топливо было почти полностью изъято из употребления. Улучшалось снабжение завода электроэнергией. Начиная с середины 50-х годов она уже не лимитировалась.

С каждым годом прибывало на завод более совершенное оборудование. Ряд цехов приобрел вертикально-фрезерные, копировально-фрезерные и резьбонакатные станки, гидросуппорты, токарно-винторезные станки для обработки фасонных и многоступенчатых поверхностей, профиле-листо-гибочные машины и другое сложное оборудование, которое сразу же и осваивалось.

1957 год стал годом создания на предприятии поточных линий в слесарно-сварочном, крыльевом и других цехах, внедрения в механическом, штамповочном цехах быстродействующих зажимных устройств. Был смонтирован и сдан в эксплуатацию кузнечный молот на виброгасительном фундаменте. Уделялось большое внимание также модернизации токарных и револьверных станков, были внедрены новые совершенные станки ПГР-6, РО-1, ПГМ-1, «Виктория» и несколько гидропрессов.

Свершалась техническая революция в подлинном значении слова. Ее плоды ощущал каждый рабочий.

Этот период знаменателен также тем, что на заводе, в частности на погрузке и разгрузке материалов, был почти полностью вытеснен ручной труд. Его заменили мощные краны, кранбалки, тельферы, электрокары, автоподъемники и другие механизмы.

Для механизации разгрузки вагонов и цистерн были построены эстакада и подъездные дороги к нефтяному складу, закрытая галерея и ленточные транспортеры.

Поступили на вооружение рабочих автоматические приборы для регулирования режимов в паровых котлах котельной и немало другого оборудования, в корне изменившего условия труда.

Всего в основном производстве было в краткие сроки создано и освоено шесть поточных стендовых линий,

изготовлено одиннадцать специальных станков, модернизировано около ста единиц оборудования, изготовлено свыше трехсот пневматических тисков, разработано и внедрено двадцать пять новых технологических процессов.

Взятие любого нового производственного рубежа требовало усилий всего коллектива. Так было при освоении производства геликоптеров, так было со строительством опытных самолетов и выпуском АН-2. Об объеме проделанных работ говорит следующая цифра: только при освоении машины АН-2 было изготовлено и внедрено в технологический процесс более одиннадцати тысяч единиц специальной оснастки. Не меньше делалось и при изготовлении других типов самолетов.

Сложность модернизации производства заключалась еще и в том, что нужно было освоить технологические процессы, ранее не применявшиеся на заводе вообще, например, изготовление деталей из оргстекла, механическая обработка сотовых заполнителей, внедрение клесварных соединений, клепка и герметизация топливных отсеков, химическое фрезерование деталей, освоение и изготовление деталей из пластмасс и других специальных материалов.

В связи с изготовлением на заводе новых изделий на протяжении всего периода их освоения группы рабочих и инженерно-технических работников (конструкторов, технологов, плазовиков, станочников, стапельщиков, инструментальщиков и металлургов) выезжали на родственные предприятия для освоения новых технологических процессов, изучения их опыта. Учились, учились и учились. Без этого нельзя было идти вперед. Но, несмотря на сложность освоения новых машин, трудности переоборудования цехов, планы последних лет пе-

риода завершения строительства социализма коллектив завода выполнил досрочно и качественно. По валу план был выполнен 28 ноября 1958 года, по ассортименту — 4 декабря. Почти месяц трудился коллектив наших самолетостроителей в счет следующего года. Немалые успехи были достигнуты и в производительности труда, перевыполнены задания по рационализации и изобретательству.

Все это делали наши замечательные люди, знающие, высококвалифицированные, с большим опытом. Они добивались достижений в упорном, настойчивом труде. Во всех концах света — от Дальнего Востока до Калининграда, от Вьетнама до Объединенной Арабской Республики — стала известна марка нашего завода, марка надежная, советская.

Завод стал в ряд крупнейших предприятий республики.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

Большая сила

В связи с ростом экономики, развитием научно-технической мысли и подъемом общей культуры задачи промышленного производства становились все более сложными и многообразными. Это увеличивало потребность предприятий в образованных, высококвалифицированных, преданных партии и народу кадрах, знающих технику.

Как известно, война значительно повлияла на качественный состав тружеников, занятых в производстве. Около половины рабочих в стране в послевоенный год составляли женщины. Велик был удельный вес подрост-

ков. Процент же квалифицированных рабочих заметно снизился.

Несмотря на то, что кадры высококвалифицированных самолетостроителей были, в основном, сохранены, наше предприятие также нуждалось в специалистах. Поэтому вопрос о кадрах был в то время для нас одним из первостепенных.

В 1946 и в последующие годы на завод шли демобилизованные из рядов Советской Армии. Это были люди, награжденные орденами и медалями, с огромным жизненным опытом. Но многие из них специфики промышленного производства вообще не знали — приобрести специальность помешала война. Тем не менее, таких людей с радостью принимали на работу, помогали им, учили. Позже из их числа выросли замечательные самолетостроители, передовики производства.

Таков, например, В. М. Щелкунов. После десяти лет службы в Советской Армии, орденоносец, прошедший огонь фронтов, он приобрел специальность электрорадиосборщика. Спустя четыре года работал уже старшим мастером.

Отмеченный многими боевыми наградами, пришел в цех из Советской Армии Н. М. Марченко. Впервые на нашем заводе обучился слесарному делу демобилизованный солдат Н. В. Смаглюк и многие другие. Одним из опытнейших сборщиков вскоре стал сталинградец А. К. Вдовин. С ним соревновался в труде В. М. Присяжнюк, также успешно овладевший рабочей специальностью. Прошло совсем немного времени, и портреты бывших воинов, а ныне авиастроителей украсили Доску почета предприятия.

Из числа бывших фронтовиков в значительной степени пополнялись и кадры командиров производства.

В одну из важных служб предприятия прибыл после демобилизации бывший майор, коммунист Д. Т. Мороз, прошедший боевой путь от стен Сталинграда до порога рейхстага, награжденный за мужество и отвагу многими орденами и медалями.

Службу контроля одного из цехов возглавил Герой Советского Союза Н. П. Логвиненко, о подвигах которого в годы войны сообщалось в сводке Совинформбюро.

Эти люди стали золотым фондом нашего предприятия. С ними советовались, у них учились жизненной мудрости, настойчивости, принципиальности. А они, в свою очередь, учились искусству строить самолеты.

Партийная организация проводила с вновь принятыми большую воспитательную работу, активно помогала овладевать прогрессивными методами труда. Все это способствовало росту мастеров-самолетостроителей и повышению технического и культурного уровня производства.

Кадры завода пополнялись не только демобилизованными воинами. Сотни шестнадцатилетних парнишек и девушек успешно заканчивали школу обучения при заводе, получали путевки в большую жизнь. Еще вчера эти ребята сидели за школьными партами, проходили в цехах практику, а сегодня ветераны завода их приветствовали как равных, от всей души желая успехов в труде. О молодых всегда заботились. Их терпеливо растили, помогали получить знания, стать мастерами. Все многообразие форм пропаганды на предприятии использовалось для того, чтобы по возможности тактичнее помочь будущей смене определить свое истинное призвание, воспитать у нее любовь к профессии и труду самолетостроителя.

Ремесленное училище при заводе, где учились молодые авиастроители, пользовалось в городе заслуженным авторитетом. Основной контингент его составляли дети рабочих и колхозников. Родители многих из них погибли на фронте. Так, например, когда в одной группе ремесленников спросили, чьи отцы не вернулись с войны — подняли руки все. Эти ребята хорошо знали цену горбушке хлеба и человеческой ласке.

У них были общие черты, вызывавшие уважение у пожилых рабочих — одержимость в учебе, желание быстрее получить специальность, чтобы трудом отблагодарить завод и страну за заботу. Естественно, что в этом благородном деле помогали им все.

И ремесленники всеми силами старались оправдать надежды ветеранов, становились со временем отличными мастерами своего дела. В эти годы пришел в деревообделочный цех ученик Толя Петровский. Через несколько лет он был уже руководителем группы, затем — участка. Закончил вечерний техникум. Таких ребят было много.

Но все же ощущалась нехватка кадров, особенно высококвалифицированных, что в свою очередь служило причиной простоя дорогого оборудования. Как вспоминал один из лучших производственников П. Г. Леонтюк, до возвращения рабочих завода из эвакуации на предприятии не использовались двенадцать сложных станков. И лишь по возвращении из восточных областей Союза большинства специалистов появилась возможность использовать эту технику. Естественно, такое положение дел отнюдь не способствовало повышению уровня производства.

Поэтому пришлось обратить особое внимание на переподготовку рабочих для совмещения профессий,

приобретения ими новых, нужных производству специальностей.

Начиная с 1947 года на заводе была выработана единая система производственно-технического обучения кадров — бригадно-индивидуальное ученичество со сроком обучения до восьми месяцев и последующей аттестацией по третьему разряду.

Большое внимание уделялось также повышению уровня общих и технических знаний рабочих. Для повышения квалификации рабочих на заводе имелись: производственно-технические курсы для аттестации на четвертый-пятый разряд; школа высококвалифицированных рабочих шестого-седьмого разрядов со сроком обучения до десяти месяцев; стахановская школа с месячным сроком обучения — для ознакомления рабочих с высокопроизводительными методами труда; трехмесячные курсы целевого назначения — по освоению новых объектов производства, новой технологии, нового оборудования и нового инструмента. Мастера имели возможность повысить квалификацию в технических школах со сроком обучения свыше года; а инженерно-технические работники — на краткосрочных курсах и семинарах по различным вопросам техники и экономики промышленности.

Работа эта четко планировалась, в цехах составлялись ежемесячные графики подготовки и повышения квалификации кадров. При подведении итогов работы и социалистического соревнования цехов учитывалось выполнение плана производственно-технического обучения кадров наравне с выполнением производственных заданий. И это оправдало себя.

Правофланговые

История завода в период завершения строительства социализма исполнена примеров подлинно трудового героизма сотен и тысяч самолетостроителей.

При изготовлении самолетов семейства «анов» и других систем никто не жалел сил, знаний и энергии. Старались все — рядовые и мастера, начальники цехов и служб.

Администрация предприятия не раз поощряла рабочих морально и материально. А вскоре на заводе ввели еще одну форму поощрения. В 1950 году группе наших самолетостроителей, постоянно сдававших работу только отличного качества, в знак доверия были выданы индивидуальные клейма. Три слесаря — Г. Ю. Сидорчук, Б. А. Гузовский, Г. А. Немчинов и два токаря — И. Н. Сенченко и Б. К. Евдокимов первыми получили эти знаки отличной работы.

Началось соревнование за право иметь индивидуальное клеймо. Победителями его в следующем году вышли медники П. В. Лепеничев и А. У. Марченко, слесари В. И. Сикач, П. М. Кучеренко, токарь А. А. Иванов и другие, регулярно сдававшие отличную продукцию.

В период пятой пятилетки рабочих, пользующихся индивидуальными клеймами, на предприятии было уже несколько десятков, а затем — несколько сотен. Это положительно повлияло как на улучшение производственного процесса, так и на повышение воспитательной работы среди тружеников завода.

Крепкий, спаянный коллектив рабочих сложился тогда на предприятии. Это были и старые производственники, герои революции — авиапарковцы, и среднее поколение, ковавшее победу на передовой и во фронтовых бригадах тыла, и молодежь, недавно пришедшая в цех.

Среди них многие выделялись высоким мастерством и талантливостью. Им поручались сложнейшие опытные изделия, и всегда качество изготовления было высокое. Часть рабочих получила среднее техническое или даже высшее образование, но осталась у станка, правильно считая, что повышение образовательного уровня вовсе не должно сопровождаться механическим переводом человека из одного производственного подразделения в другое. Места для применения знаний и способностей хватало всем — ведь постоянно усложнялись оборудование цехов, технологический процесс производства.

Технически грамотные, высококультурные рабочие порадовали коллектив завода не одним творческим свершением. Это — станочники Н. Л. Стефанов, И. П. Черноусов, дюральщик С. И. Грищенко, сварщик В. А. Роман, слесари В. И. Божко, И. Я. Зинченко, П. С. Курной, С. Ф. Паламарчук, М. Е. Рылов, Л. Е. Герасимчук, сборщики-клепальщики П. В. Лепеничев, В. П. Клименко, В. Т. Мамчур, А. Ф. Болюх, мотористы А. П. Инягин, Б. А. Петров, мастера Д. Е. Ковтуненко, термист В. И. Абушек, слесарь Г. И. Гапонов и другие.

Немало было на нашем заводе авторитетных, грамотных мастеров и бригадиров. Многие из них, кроме производственной, выполняли большую общественную работу. Таким знают на предприятии старшего мастера механического цеха Петра Герасимовича Леонтюка, лучшего рационализатора, почти три десятка лет отдавшего заводу. Коммунист, он не раз избирался председателем цехкома и секретарем партийной организации. Таким был и Иосиф Павлович Мамончук. Все годы довоенных пятилеток он трудился на нашем предприятии,

Самолет АН-2

приобрел большой опыт и вырос в крупного специалиста.

Придавая большое значение подъему производительности труда, лучшие рабочие старались освоить новые, прогрессивные методы работы. Когда, например, в начале 50-х годов родилось движение скоростников, группа рабочих завода — токари П. П. Почепцов, И. Н. Сенченко, П. Е. Солоед, Н. Е. Исаенко, А. К. Никаноров и другие — смело приступила к внедрению в каждом цехе скоростных приемов резания металла. Задание оказалось им по плечу. Позднее они стали общественными инструкторами по внедрению новшеств в каждом цехе, на каждом рабочем месте.

С целью обеспечения завода твердосплавным инструментом была создана специальная группа рабочих, которая изготовляла резцы, фрезы, зенкера, развертки, необходимые для скоростного резания. Все это способствовало повышению производительности труда, подъему производства.

Новый директор

Четко и умело управлять заводом, всегда быть на высоте задач, поставленных перед социалистическим предприятием — очень сложная и беспокойная работа, требующая большого опыта, знаний и одержимости в труде.

Но коммунисты, будучи отличными специалистами своего дела, с честью справлялись с возложенными на них обязанностями по руководству предприятием. Им было очень нелегко, особенно в начале 50-х годов, когда налаживалось производство новых крылатых машин. В те трудные годы коммунисты, как солдаты на посту, находились на предприятии днем и ночью.

Каким бы ни было предприятие — большим или малым, — его руководителю, облеченному доверием пар-

тии и государства, приходится решать многие вопросы. Поэтому-то и сложна директорская должность, поэтому и должен человек, занимающий ее, отвечать в полной мере самым разнообразным требованиям. Было и на нашем заводе немало способных руководителей, преданных делу партии, твердых, смелых, показывавших пример служения народу.

В начале 1950 года директором завода стал Петр Ефимович Шелест. Предприятие только возродилось из руин и пепла. Поэтому мало кто из авиастроителей представлял тогда, каким ему суждено быть. Новый директор и администрация завода это видели. И делали все для развития производства.

На очередной партийной конференции, избирая П. Е. Шелеста в партбюро, коммунисты завода внимательно выслушали рассказ Петра Ефимовича о его жизни... Родился в 1908 году в семье бедного крестьянина села Андреевки на Харьковщине. В детстве батрачил у кулаков. Был рабочим-железнодорожником, затем слесарем Харьковского паровозоремонтного завода. С пятнадцати лет — в комсомоле, в двадцать стал коммунистом. Не один год возглавлял комсомольцев района. Затем — напряженная учеба в институте. Трудно приходилось, но учился отлично. Стал инженером. Пользовался большим уважением. Обладал прекрасным даром зажигать людей оптимизмом, организовывать на хорошие дела.

В 1932—1936 годах Петр Ефимович работает сменным инженером, затем начальником цеха Мариупольского завода имени Ильича. Прошел все производственные ступени в металлургии. Многому научился молодой специалист: и как реконструировать доменную печь, и как сооружать толстолистовой стан, и как варить плавку.

П. Е. Шелест упорно учился и у крупных специалистов, и у опытных рабочих. А на заводе было у кого учиться. Там работал известный всей стране сталевар Макар Мазай, плавки варили опытные металлурги. Сперва учился сам, затем учил других. И не только тому, как пробу брать, какие изменения и когда в технологию вносить, но и как рачительно вести большое цеховое хозяйство, как воспитывать человека социалистического общества.

С 1937 года П. Е. Шелест — главный инженер Харьковского завода «Серп и Молот». Здесь, наряду с производственной, велась большая партийно-политическая работа. Спустя три года коммунисты избирают его секретарем Харьковского горкома партии. Затем — на протяжении всех лет войны — напряженный труд инженера-коммуниста на предприятиях Востока страны. На фронт направлялись боевые машины: в них была частица труда и Петра Ефимовича. В годы четвертой пятилетки он был директором одного из заводов города Ленина. И вот — приезд в Киев, на авиазавод...

Скупые, сжатые строки, лаконичные даты, названия предприятий, городов. А за ними — опытнейший организатор промышленного производства. Шли годы, менялись предприятия, на которых приходилось работать П. Е. Шелесту. Должности также становились все более ответственными и сложными. Но не менялся его характер. Рабочие всегда видели Петра Ефимовича деловым, жизнерадостным и энергичным. Он находился там, где труднее, где порой надо было начинать с азов, преодолевать препятствия. Если партия говорила «надо», то для него, коммуниста, не существовало слова «нет».

Таким знали Петра Ефимовича и у нас на заводе. Он неоднократно говорил начальникам цехов и служб, что руководить — это значит прежде всего организовать дело так, чтобы каждый старался на своем участке давать наибольшую отдачу, вкладывая в дело весь свой труд и умение.

Ветераны помнят, какое большое значение придавал директор завода социалистическому соревнованию. Он смотрел на рекорды передовиков, как на боевую разведку технических возможностей предприятия, взятие новых плацдармов в технологии, а потому и всячески поддерживал соревнование многостаночников, движение скоростников, борьбу за коллективный ударный труд, изобретательство и рационализацию — все формы борьбы за дальнейший подъем производства.

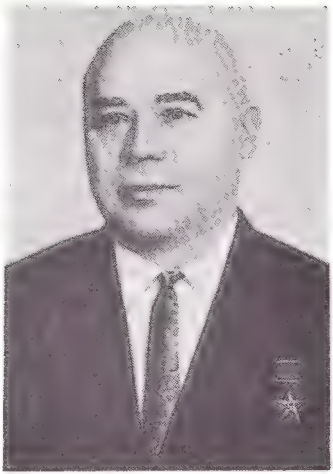
Директор находил время, чтобы лично ознакомиться с самыми совершенными приемами труда рабочих-новаторов, умел обобщить их и рекомендовать для массового распространения.

Главное,— не раз говорил Петр Ефимович командирам предприятия,— уметь осмыслить все связующие нити, все отношения, все причины и следствия производственного процесса.

Умел он выслушать и полезные советы, и справедливую критику, и сообщение о недоделках, которые завтра же старался устранить. Проявлял внимание к малейшей жалобе, повседневно заботился о самолетостроителях. По большому счету предъявлял требования к производственникам и хозяйственникам. Таков был стиль его руководства.

В обращении с людьми Петр Ефимович всегда отличался простотой и душевностью. П. Е. Шелест всегда был в центре производственной жизни, всегда вместе

с коллективом и партийной организацией, постоянно чувствуя их поддержку, никогда не забывая о большой ответственности перед народом. Самолетостроители уважали своего руководителя за то, что он воплощал в себе лучшие моральные качества советского человека — честность и правдивость, настойчивость и непримиримость к недостаткам, любовь к делу и высокую партийную принципиальность.



П. Е. Шелест

Замечать, ценить, поощрять все хорошее, что сделал каждый труженик для завода, верить в людей, но и не прощать никому, будь-то рядовой мастер или заместитель директора, бездушия, черствости, нечуткости к рабочим,— вот его методы руководства.

Под непосредственным руководством П. Е. Шелеста в Киеве впервые после войны было организовано серийное производство и выпуск самолетов, а завод наш превратился в одно из наиболее технически оснащенных предприятий республики. На протяжении всех лет его работы директором не было случая, чтобы завод не выполнил производственной программы.

В 1954 году П. Е. Шелест был избран вторым секретарем Киевского горкома, а затем вторым секретарем

обкома КП Украины. Директором завода был назначен инженер-самолетостроитель В. А. Степанченко.

Вскоре П. Е. Шелест избирается первым секретарем Киевского областного комитета партии.

С 1963 года он кандидат в члены Президиума, а затем член Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь Центрального Комитета Коммунистической партии Украины.

Последние годы П. Е. Шелест является избранником трудящихся Киева в Верховный Совет СССР, членом его Президиума. За большие заслуги перед Родиной награжден двумя орденами Ленина, удостоен почетного звания Героя Социалистического Труда.

Несмотря на крайнюю загруженность партийной и государственной работой, Петр Ефимович всегда интересуется делами киевских самолетостроителей. Коллектив завода постоянно ощущает его поддержку в своих начинаниях.

Генеральный конструктор

Новый начальник конструкторского бюро О. К. Антонов, поступивший вскоре после войны на завод, в первые же месяцы работы буквально поразил всех — и опытных инженеров, и видавших виды рабочих — своими глубокими знаниями как в области самолетостроения, так и вообще авиации. И хотя формально его учреждение было самостоятельным, партийная организация у нас была одна; рабочим часто приходилось встречаться с ним — в цехах, возле проходной завода, в парткоме, на собраниях.

Они знали, что человек, с которым им пришлось работать, в 25 лет уже был главным конструктором планерного завода, что родился он в 1906 году в селе

Троицы Подольского уезда Московской губернии в семье инженера-строителя, закончил Ленинградский политехнический институт. В годы Великой Отечественной войны главный конструктор много работал над созданием планеров, которые доставляли советским партизанам, находившимся во вражеском тылу, оружие, боеприпасы, медикаменты, продукты. Участвовал Олег Константинович как заместитель генерального конструктора, дважды Героя Социалистического труда А. С. Яковлева и в создании грозных боевых машин. Это поднимало авторитет главного конструктора в глазах ветеранов предприятия и фронтовиков: вместе ковали великую победу.

О. К. Антонов

Рабочие и инженеры сразу поняли, что О. К. Антонов принадлежит к числу тех специалистов, работа которых по своему масштабу и значимости вышла за рамки узко практического творчества. Перед ними был крупный ученый, с большой прозорливостью решающий серьезнейшие вопросы развития целых отраслей техники.

О. К. Антонов умеет ставить большие задачи и великолепно их осуществлять, воплощать родившуюся идею в наиболее рациональную конструкцию, счастливую мысль — в детальнейший чертеж, и в конечном итоге, мечту — в действительность.

В 1952 году за создание самолета АН-2 Олег Константинович был удостоен Государственной премии, а через несколько лет за большие достижения в самолетостроении стал лауреатом Ленинской премии, академиком АН УССР, Героем Социалистического Труда, кавалером двух орденов Ленина. О. К. Антонов неоднократно избирается депутатом Верховного Совета СССР.

Деятельность О. К. Антонова, выдающегося конструктора-самолетостроителя и ученого, определяется не только тем, что он воспитан на трудах великих отечественных инженеров-авиаторов. Главное заключается в необычайном сочетании трудолюбия с разносторонними знаниями, глубоким аналитическим мышлением, тонкой наблюдательностью, острым техническим чутьем.

Обладая такими данными, а также незаурядными организаторскими способностями, Олег Константинович сумел быстро собрать и сплотить сильный коллектив конструкторов, девиз которого — настойчиво, упорно, педантично доводить, дорабатывать каждое изделие до уровня полной надежности и максимальной экономичности. Особое внимание уделялось производственной технологичности конструкций, применению новейших достижений науки и техники, самых современных материалов и прогрессивных методов труда.

Этим объясняется тот факт, что семейство «анов» нашло такое широкое применение в различных отраслях народного хозяйства и внесло большой вклад в развитие советской авиации, особенно гражданской. Достаточно сказать, что за двадцать с немногим лет существования конструкторского бюро Антонова на его самолетах, находящихся в эксплуатации, по далеко не полным данным, перевезено около ста пятидесяти миллионов пассажиров, несколько миллионов тонн грузов,

обработано около трехсот миллионов гектаров земли в колхозах, совхозах и лесных хозяйствах, выполнена масса других работ. Трудно найти более аргументированную аттестацию изобретению.

Рабочим памятны дни первых полетов машин Антонова в послевоенные годы. Хоть и сами делали их, и пилоты-испытатели хорошо изучили самолет еще на стапеле и сделали массу пробежек и подлетов по аэродрому,— однако волновались все. Неизменно спокойным оставался лишь генеральный конструктор, находившийся обычно возле машины. Среднего роста, стройный. Сосредоточенный и проницательный взгляд. Сорок лет провожает Олег Константинович свои самолеты.

О. К. Антонова в первую очередь интересует, как его детище будет вести себя в воздухе, насколько «поведение» его будет близким к теоретическим расчетам.

Большую известность принес конструктору его новый крылатый корабль АН-24, ныне обслуживающий 120 с лишним внутренних и международных авиалиний, экспортируемый в девятнадцать зарубежных стран.

О. К. Антонов известен и как автор многочисленных статей по научно-техническим и экономическим проблемам, а также книги «Для всех и для себя», получившей высокую оценку ученых.

Конструкторское бюро под руководством Олега Константиновича много и упорно работает. Так, машина АН-10 с герметическим фюзеляжем была сделана всего за четырнадцать месяцев. Затем так же быстро были созданы «двенадцатая», «четырнадцатая», «двадцать четвертая» и «двадцать вторая». Последняя — «Антей» — удивила весь мир в 1965 году на выставке аэронавтики и космоса в Париже. Самая большая, самая

сильная, самая мирная. Человечество тогда стало свидетелем триумфа советской авиационной техники.

Для конструкции самолетов системы Антонова характерны высокие взлетно-посадочные характеристики, способность подниматься с грунтовых аэродромов, низкая посадка корпуса, высокое расположение крыльев и двигателей. Это результат большого умения строить самолеты, глубокого знания техники.

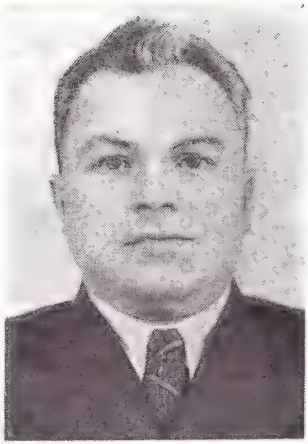
А впереди у Олега Константиновича — новые поиски, новые творческие замыслы, открытия и победы. Весь свой незаурядный талант, огромные знания, жар сердца отдает он народу, любимой социалистической Родине.

У штурвала производства

В августе 1947 года главным инженером завода стал Яков Кузьмич Руденко. Сын бедного крестьянина из-под Чернигова, он пятнадцатилетним пареньком переступил порог депо станции Мелитополь. Был учеником, слесарем, ремонтировал паровозы, затем обучал слесарному делу других. Упорно стремился получить среднее образование, в 1931 году закончил рабфак. Тогда же по рекомендации комсомольской ячейки поехал учиться в Харьков, в авиационный институт. Быстро промчались пять лет упорной учебы. В 1936 году получил диплом инженера-механика. В следующем году был принят в члены Коммунистической партии. В довоенные годы Яков Кузьмич работал на заводах юга страны. Молодого и активного инженера трудящиеся избрали в 1938 году депутатом Верховного Совета Крымской АССР.

В период Великой Отечественной войны Я. К. Руденко работал начальником производства на заводе в Центральной части России, изготовлял грозное оружие для борьбы с фашистами. За отличную и бесперебой-

ную работу все труженики завода были награждены медалью «За оборону Москвы». Очень дорожит этой наградой Яков Кузьмич, несмотря на то, что удостоен и других орденов и медалей.



Я. К. Руденко

Многому научился в те годы Я. Руденко, преодолевая трудности, вместе с коллективом добиваясь выдающихся производственных успехов. В труде, в рабочем горниле закалились его воля, характер. Был он человеком разносторонних знаний, открытой и щедрой души, по-партийному прост и справедлив. Люди по-настоящему полюбили его, поверили ему, ибо видели: Руденко — не только отличный специалист своего дела, но и умелый организатор, человек, глубоко понимающий нужды и запросы рядовых рабочих.

Для главного инженера наш завод стал самым сложным, самым любимым, а потому и самым важным делом его жизни. Вместе с директором предприятия П. Е. Шелестом он явился зачинателем научной организации труда, таящей в себе неисчерпаемые возможности и резервы улучшения производства. При тогдашнем техническом уровне машин, станков и энергоснабжения это было нелегко.

Но кто сказал, что НОТ применим лишь во времена атомных двигателей и кибернетики! Вся разница была

лишь в масштабах, и думающие, талантливые инженеры заботились об умной и наиболее целесообразной организации производства.

Не искал Я. К. Руденко в работе путей легких и проторенных.

До всего ему было дело. Якова Кузьмича волновало, что в цехах тесно и неуютно, что в обед не всегда была горячая пища, что вечером не все могут вовремя уехать домой из-за перебоев в работе транспорта, что мастер нагрубил рабочему. Устранял неполадки сам, не перепоручая это никому, ибо отлично понимал, что невнимание или равнодушие к нуждам рабочего нетерпимо. Видимо, в этом и была причина успеха в руководстве сложной инженерной службой большого авиационного завода.

Я. К. Руденко слыл убежденным сторонником широкого распространения передового опыта. По его инициативе в 1950 году на заводе был создан технический совет, который много занимался этими вопросами. Как председатель его, Яков Кузьмич непосредственно изучал и обобщал методы работы передовиков производства, составлял технические характеристики, оказывал помощь изобретателям, прикреплял к ним инженеров для высококвалифицированной консультации. Часто ему приходилось составлять программы обучения рабочих, подбирать преподавателей, изучать опыт других предприятий. И на все он находил время.

Внедрение новых, передовых достижений теории и практики в производство, рациональное использование оборудования, площадей, материалов, совершенствование технологии и выпуск на ее базе самолетов высшего качества — слагаемые повседневного труда главного инженера. Много. Трудно. Но для Руденко выполни-

мо — лишь бы содействовало все это техническому прогрессу!

Большое место в деятельности директора, главного инженера и партийной организации занимает поиск новых резервов и возможностей для выпуска бóльшего количества самолетов, для постоянного перевыполнения производственной программы. И потому-то рост производства шел не только за счет ввода в действие новых мощностей, а являлся, главным образом, результатом напряженных творческих поисков всего коллектива, итогом планомерной работы по совершенствованию технологии механизации и автоматизации производства.

Работая в Киеве с первых послевоенных лет, Я. К. Руденко много внимания уделял восстановлению столицы Украины. Он организовывал людей на субботники и сам принимал в них активное участие, заботился о возведении новых зданий. С радостью замечал, как молодеет, разрастается любимый город.

В 1955 году Яков Кузьмич был выдвинут на партийную работу. Его избрали секретарем Октябрьского райкома, затем секретарем Киевского горкома партии. И вот уже много лет он возглавляет один из отделов ЦК КП Украины. Однако связи с заводом, с которым вместе рос и мужал, не порывает.

Инженеры

Наряду с рабочими, большой вклад в развитие и дальнейший подъем производства внесли инженеры, выпускники институтов,— главная техническая сила завода.

Немало было их, подлинных патриотов своего предприятия. Особыми способностями выделялся Н. А. Станиславский, талантливый конструктор, активный общественник.

Николай Александрович Станиславский — харьковчанин. Родился в 1913 году. Некоторое время жил в Донбассе: работал токарем Краматорского машиностроительного завода, учился в Артемовском механическом техникуме. В 1939 году закончил Харьковский авиационный институт, там и начал работать инженером.

В годы Великой Отечественной войны Н. А. Станиславский трудился на одном из заводов Москвы начальником цеха, затем возглавлял конструкторское бюро. С первых дней восстановления нашего завода был начальником конструкторского бюро отдела приспособлений. Работал образцово. В 1949 году вступил в партию.

Коммунисты не раз избирали Николая Александровича секретарем парткома завода. И все свое внимание он уделял работе с людьми, воплощению в жизнь решений партии и правительства, идейно-политической работе, вопросам расстановки и использования кадров. Он быстро и глубоко овладел партийными принципами и методами работы.

В 1955 году Н. А. Станиславский был избран секретарем Октябрьского райкома партии, где также проявил себя политически зрелым и умелым партийным организатором. Но смерть рано вырвала его из наших рядов. Ушел из жизни очень способный инженер и коммунист, прекрасный товарищ.

Многие годы на заводе успешно работали начальник механосборочного цеха Г. Л. Горбовицкий, который является ныне крупным научным работником, заместитель директора завода И. И. Марущенко и начальник планового отдела В. Л. Белов.

Способности, говорят, как и мышцы, растут и крепнут во время тренировки. А тренироваться было где — завод расширялся, требовал людей, умеющих рационально эксплуатировать технику, не боящихся внедрить новшество, пойти на разумный риск ради интересов дела. Таких инженеров на заводе немало.

В 1954 году к нам пришел молодой, но уже опытный инженер-самолетостроитель Евгений Федорович Харчук. Работу технолога он полюбил сразу. Очень внимательно относился к рабочим. Принимал активное участие в общественной жизни. Не раз его имя заносилось на Доску почета. Вскоре Е. Ф. Харчук был назначен главным технологом завода. Немало полезных мероприятий осуществили технологи под его непосредственным руководством.

Коллектив уважал Е. Ф. Харчука за исключительное трудолюбие, высокое чувство ответственности за порученное дело, верность намеченной цели, рабочую твердость и комсомольский порыв в делах.

В 1962 году Евгений Федорович ушел на профсоюзную, а затем партийную работу. Сейчас он работает секретарем Киевского обкома КП Украины. Поддерживает тесную связь с заводским коллективом.

Еще во время четвертой, послевоенной, пятилетки, благодаря заботе партии и правительства о кадрах, армия специалистов всех отраслей знаний значительно увеличилась. Немало инженеров после окончания вузов пришло и на наш завод. Молодые специалисты имели большую эрудицию, широкий политический кругозор. Приобретенные в институтах знания они с успехом применяли на заводе.

С 1955 года при заводе работали подготовительные курсы для поступления в вузы рабочих, а также коман-

диров среднего звена — мастеров и начальников участков, в первую очередь людей с большим стажем работы.

Если сразу после войны на заводе нелегко было найти дипломированного человека на пост начальника службы, а мастеров с высшим образованием вообще не было, то 50-е годы внесли значительные изменения в проблему кадров. Вузы начали ежегодно направлять на завод хорошо подготовленных специалистов. Только в 1956 году в его цехи пришли на должности помощника мастера дипломированные инженеры А. В. Суздалев, О. С. Кочегура, Б. А. Гончаренко, А. И. Пасько, М. М. Кудрявцев, Р. И. Кутепов, В. Ф. Кабаев и другие. Они показали себя опытными организаторами производства, знающими людьми, принимали активное участие в общественной жизни, некоторые избирались на руководящую партийную работу.

Аудитории авиационных и политехнических институтов заполнили бывшие рабочие, имевшие хорошую практику. Среди молодых инженеров предприятия лучшими были Г. Ф. Матяш, Н. С. Зубарь, выпускники Харьковского авиаинститута, В. И. Климентьев, окончивший Московский авиаинститут, К. И. Короб, Л. С. Брацишевская и другие.

В большом отряде инженерно-технических работников этого времени были и женщины. Как и во всех отраслях народного хозяйства, здесь они не уступали мужчинам и по эрудиции, и по умению трудиться, и по смекалке. Инженер Елена Николаевна Кузнецова, например, работая в цехе покрытий, ежегодно представляла несколько ценных рационализаторских предложений, направленных на ускорение технического процесса. Только в 1958 году она подала десять рацпредложений, экономия от их внедрения составила свыше 160 тысяч

рублей. Грамотными инженерами зарекомендовали себя в те годы начальник технического бюро цеха неметаллов Л. Г. Веселова, технолог цеха сборки фюзеляжа В. И. Швайченко, конструкторы Р. И. Байраковская и С. И. Фермазюк.

Как и другие работники, инженеры завода награждались за выдающиеся производственные показатели. Не было, пожалуй, той технической идеи, новинки, которую не воплощали бы они в жизнь, не было такого задания, которое они не выполнили бы.

Большим событием в 50-х годах было награждение за безупречный труд группы инженерно-технических работников завода значком «Отличник производства». Награды получили заместитель начальника ремонтного цеха П. А. Лозинский, отдавший предприятию свыше тридцати лет, начальник цеха К. Е. Ефремов, старший контрольный мастер С. М. Шкирман, мастер К. С. Беспалько, заместитель начальника испытательной станции Б. А. Петров и инженер К. Н. Григорьев, свыше четверти века посвятивший созданию отечественных самолетов. В ответ на награду инженеры начали трудиться еще более самоотверженно.

Рационализаторы

Одним из очень важных рычагов повышения производительности труда и уровня производства в целом в годы четвертой пятилетки были рационализаторство и изобретательство.

Для координации этого движения и оказания квалифицированной помощи энтузиастам в 1947 году на заводе было создано бюро рационализации и изобретательства. Ячейки его были во всех цехах. Подавали свои предложения все: рабочие, мастера, нормировщи-

ки, конструкторы. В первый год существования бюро на заводе официально числилось около сорока рационализаторов. Но ряды их с каждым годом увеличивались.

Большое значение имели рационализаторские предложения А. И. Капитоненко, условная экономия от которых превысила 150 тысяч рублей, а также предложения А. И. Хардикова, которые были внедрены в 1948 году. Их успехи стали примером для других. Только в 1949 году, например, на заводе было внедрено свыше пятисот рацпредложений, в результате чего сэкономлено около полумиллиона рублей. Наиболее активными среди находчивых и умелых были слесарь Г. А. Бурый, дюральщик Н. Ф. Шевченко.

Рационализаторы и изобретатели направляли свои усилия на усовершенствование технологии производства, снижение трудоемкости процессов и улучшение качества самолетов. Некоторые их работы представляли для предприятия большой интерес.

В 1951 году токарь механического цеха А. С. Капица впервые в самолетостроении применил скоростную расточку целого ряда деталей, что снизило трудоемкость изготовления машины на несколько десятков нормочасов. В этой же области трудились мастер цеха нормалей П. Г. Леонтюк и токарь В. Л. Грау. Сборщик А. Я. Горбачев усовершенствовал систему кислородной проводки. Важные рационализаторские предложения внесли технологи цехов Н. П. Полях, Л. И. Устинов, Л. А. Плющ, В. Н. Васильев, А. Г. Длугач.

Вклад рационализаторов был довольно весомым в деле досрочного выполнения заводом государственных планов. Наиболее отличился механический цех, где за год было внедрено около ста предложений и усовершенствований с условной экономией свыше полутора-

ста тысяч рублей. Только дюральщик В. И. Сикач внедрил девятнадцать рационализаторских предложений.

В 1955 году завод организовал кабинет техники, в котором были представлены наиболее выдающиеся изобретения и демонстрировались на схемах новые технологические процессы. Кабинет техники проводил широкий обмен технической информацией с родственными предприятиями. Здесь также подолгу работали рационализаторы. И это положительно сказалось на их творчестве. Если в 1954 году они принесли заводу около восьмисот тысяч рублей условной экономии, то уже в следующем году — свыше миллиона.

Совместными усилиями мастеров-новаторов удалось разработать и внедрить новую конструкцию приспособления для анодирования заклепок, которая в десятки раз уменьшила брак, а завод получил около двадцати тысяч рублей условной экономии за год. Много труда вложили в это изобретение старший мастер заготовительного цеха А. М. Комаров, технологи П. Ф. Лобко и И. И. Колодеж, анодировщица П. Ф. Палюк.

Механик кузнечного цеха И. А. Ганжа вместе со слесарем И. А. Лазаренко в 1956 году разработали приспособление для автоматического направления самохода токарно-винторезного станка. Это дало возможность производить на нем хонингование и полирование цилиндров. Дюральщик заготовительного цеха К. М. Хоменко и технолог В. П. Васильев внедрили правку полоза лыжи на прессе, в результате чего отпала необходимость в сложной операции, производившейся вручную. Наши рабочие впервые в промышленности начали изготовлять аноды для хромирования сложных поверх-

ностей деталей горячим свинцеванием и «намораживанием» свинца вместо очень трудоемкой автогенной наплавки.

Таких примеров коллективного содружества можно привести много — они типичны для нашего предприятия и свидетельствуют о том, что у рационализаторов возникла прочная трудовая спайка, без которой нет подлинного творчества.

Для поощрения умельцев на заводе было учреждено звание «Лучший рационализатор». Первыми это звание получили технолог П. Ф. Лобко, рабочие В. П. Якимчук, В. С. Шпаков, Г. С. Кунин и М. П. Червинский.

Некоторое время спустя этого звания был удостоен Яков Семенович Лисюченко. Казалось бы, нехитрое открытие сделал он: изобрел станок для гибки труб. Но годами эта операция выполнялась приблизительно так: разводили огонь, сушили песок, набивали им трубу, чтобы при сгибании не деформировалась, затем нагревали. Несколько человек вручную сгибали ее под нужным углом, закрепив предварительно в треугольнике из массивных металлических стержней. На одно такое «колено» уходила масса времени. Зимой и осенью эта работа еще более усложнялась. Но вот на помощь пришла мысль рационализатора, и теперь всю кропотливую работу делал станок.

Работа по рационализации и изобретательству приобрела такой размах, что с 1958 года мы начали проводить ее планово. В январе все рабочие, инженерно-технические работники и служащие предприятия получили специально разработанные сотрудниками бюро рационализации и изобретательства бланки, на которых излагали свои предложения по улучшению производственного процесса, технологии и конструкции факти-

чески всех изделий, намечали пути достижения экономического эффекта в той или иной отрасли.

Результаты превзошли все ожидания: было получено свыше тысячи предложений, из которых 850 внедрены, это дало заводу более трех миллионов рублей условной экономии.

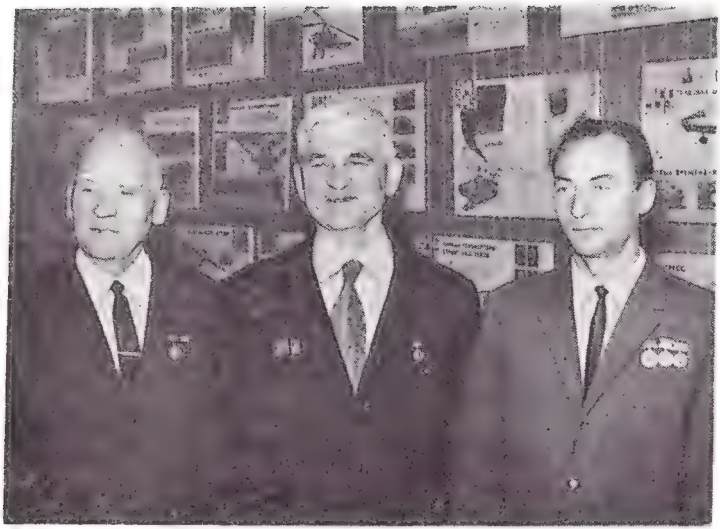
Все это позволило в значительной мере механизировать и автоматизировать производственные процессы, ликвидировать на многих участках ручной труд, что, без сомнения, было ощутимым вкладом в развитие одной из важных отраслей народного хозяйства.

Заслуженные изобретатели республики

Изобретательский талант слесаря П. Ф. Лобко был известен еще в 30-е годы. Однако лучшие свои устройства и станки рационализатор создал в 50-е годы. Это было как бы подведением итогов его сорокалетнего трудового пути, половина которого прошла на нашем заводе.

В декабре 1951 года директор предприятия П. Е. Шелест издал такой приказ: «Технолог заготовительного цеха П. Ф. Лобко провел большую экспериментальную работу по разработке станка, механизирующего гибку и малковку профилей. Ему выдано авторское свидетельство на изобретение. Присвоить малково-гибочному станку марку ЛПФ (Лобко Павла Федотовича)».

Прошло пять лет, и Павел Федотович модернизировал станок собственной конструкции, полностью автоматизировав его. Он также внедрил в производство два других изобретения, пять важных технических усовершенствований и около десяти рационализаторских предложений, которые принесли предприятию свыше полутора миллиона рублей прибыли. П. Ф. Лобко первому на заводе, да, пожалуй, и в городе было присвоено



Заводские изобретатели (слева направо): А. А. Музалевский, М. М. Климов, Р. А. Столярчук.

почетное звание «Заслуженный изобретатель УССР». И хотя Павел Федотович не имел высшего технического образования, о чем мечтал всю жизнь (окончить вуз помешала война), он великолепно справлялся с обязанностями старшего технолога заготовительного цеха, и дипломированные специалисты зачастую приходили к нему за советом и помощью.

А вот еще один смелый поиск.

Нарезание зубьев вращающихся напильников длительное время оставалось одним из сложных и наименее механизированных производственных процессов. Мно-

гие инженеры и рабочие пытались решить эту трудную проблему. Но это было не так просто.

Не один год решал ее и слесарь-инструментальщик Р. А. Столярчук. И, наконец, в 1958 году он самостоятельно сконструировал и изготовил полуавтоматический копировально-фрезерный станок, предназначенный для нарезания зубьев вращающихся напильников различной конфигурации диаметром от пяти до десяти миллиметров.

Станок питался энергией от сети переменного тока, имел несложную регулировку и настройку, был надежен и прост в эксплуатации. В основу рабочей схемы станка автор положил электрическую следящую систему, обеспечивающую ему вертикальное перемещение.

Внедрение полуавтомата конструкции Столярчука снизило трудоемкость изготовления вращающихся напильников в 2,5 раза при значительном повышении их качества. Экономический эффект от изобретения новатора дал свыше ста тысяч рублей условной экономии. А через некоторое время Столярчук изобрел приспособление к станку, которое позволило нарезать зубья на торцовых конусных фрезах большого диаметра. Достижения изобретателя были высоко оценены специалистами.

Творческие контакты

Большое значение для обогащения опыта специалистов, новаторов и изобретателей имели творческие контакты с тружениками родственных предприятий других городов.

Как дорогих гостей принимали наши рабочие москвичей, которые знакомились с жизнью и работой киевлян, привозили новинки и сами же помогали внедрять

их в производство, делились нужной документацией, опытом работы. На собраниях-встречах, проходивших в заводском кабинете техники и в цехах, всегда бывало много людей.

Много лет наш завод находится в творческом контакте с одним из закавказских машиностроительных предприятий. Крепкая дружба связывает эти рабочие коллективы. Не раз приезжали на наш завод рабочие-машиностроители, делились опытом. Не раз к ним выезжали большие группы рабочих нашего завода для оказания технической помощи. Особенно благодарили наши коллеги за помощь слесарей Н. К. Третиниченко, Е. И. Рылова, Е. В. Адамского, М. Г. Левченко, Н. П. Иванова.

В 1958 году завод посетил ленинградский токарь-новатор, лауреат Государственной премии В. Н. Трутнев. В механическом цехе собрались все токари предприятия. Они выслушали содержательный рассказ ленинградского специалиста о том, какие новые инструменты и приспособления применяет он в повседневной работе, как при этом повышается производительность труда и обеспечивается высокий класс обработки деталей.

Затем прославленный новатор ознакомил киевлян с новым универсальным резцом, схемой изобретенного им гидрокопировального суппорта, с конструкцией произвольнозажимного трехкулачного патрона для обработки валов, с уникальным токарным приспособлением для подвода и отвода резца и т. д. Намного обогатила эта встреча технические знания наших рабочих.

Так рождалось мастерство самолетостроителей, от которого зависел успех выполнения производственных планов, качество крылатых кораблей и марка предприятия.

УСПЕХИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Трудовой пафос В одном из пунктов Закона о четвертом пятилетнем плане был призыв к трудящимся еще шире развернуть социалистическое соревнование. Партия и правительство знали, что это — могучий, действенный фактор в борьбе за дальнейший подъем народного хозяйства. Ведь задание плана — значительно превысить довоенный уровень производства промышленной продукции — было не из легких. Для его выполнения нужен был трудовой энтузиазм миллионов.

Следует сказать, что в социалистических обязательствах наших тружеников речь шла не только о количестве вырабатываемой предприятием продукции, но, главным образом, о ее качестве.

Горячо поддержав почин, с которым в начале 1946 года выступил помощник мастера Краснохолмского текстильного комбината Москвы Александр Чутких, в соревнование за звание бригад отличного качества активно включились и наши самолетостроители.

Работники механического и заготовительного цехов расширили движение за создание комплексно-сквозных бригад по сдаче продукции на отлично, экономии сырья и материалов, удешевлению себестоимости на каждой операции. 39 бригад и 47 комсомольско-молодежных групп соревновались между собой. Организаторами трудового подъема были, как всегда, коммунисты.

До конца 1947 года в борьбе за организацию и пуск всех цехов завода, за выполнение плана на основе развернутого социалистического соревнования коллектив завода воспитал сотни стахановцев, среди которых

было двадцать четыре «трехсотника» и около ста «двухсотников», то есть людей, ежедневно перевыполнявших нормы соответственно в три и два раза. Семнадцать комсомольско-молодежных бригад предприятия систематически перевыполняли свои производственные задания, а бригада Г. Г. Дегтяренко завоевала в соревновании первое место по Украине.

Победителями в социалистическом соревновании в канун 30-й годовщины Великого Октября вышли цех сборки фюзеляжа, которому было присуждено переходящее Красное Знамя и первая премия, и деревообделочный цех, получивший вторую премию.

На заводе всемерно поддерживалась такая форма соревнования, как личные планы-обязательства рядовых самолетостроителей и творческие планы инженерно-технических работников. Они были как бы двусторонними обязательствами, в которых четко указывалось, что нужно делать работнику, а что — и администрации.

Ударный марш

Трудовой пафос пятилетки рождал все новые начинания рабочих. Многие из них взяли обязательства по выполнению пятилетнего плана за три года.

Шло время. Наступил 1948 год. И вот отдельные рабочие, а затем целые коллективы начали рапортовать о выполнении своих пятилетних планов.

Ко дню 78-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина такие рапорты торжественно подали в завком профсоюза кузнецы И. П. Кошелюк, И. М. Иванов, слесарь П. П. Белов, токари Г. А. Томащук и И. Н. Сенченко, столяр И. Я. Черницын, слесари П. Е. Салоед, П. Ф. Кравцов, А. И. Хардиков, сварщик В. В. Шервуд. Это был воистину трудовой подвиг, который достойно оценил коллектив.

Завод чествовал и других передовиков социалистического соревнования, лучших организаторов производства — начальников цехов И. А. Бинкевича, С. Р. Хачатурьяна, Г. Л. Горбовицкого, И. Л. Левковского, лучших мастеров — П. Ф. Лобко, М. Я. Грозака, Д. Д. Костина и других. У людей как будто выросли крылья. Работалось радостно, споро, легко.

Хороших результатов в выполнении пятилетнего плана добились и работницы нашего предприятия — К. Н. Наконечникова, Г. И. Стецюк, А. А. Неплохова, Л. Н. Борисенко и другие. Почетными грамотами дирекции, партбюро и завкома были награждены револьверщица механического цеха Г. А. Коваленко и токарь Г. Е. Ковтуненко, клепальщица крыльевого цеха З. В. Иванникова, маляр заготовительного цеха М. Х. Зеленская, дюральщица В. Н. Башкирева, инженер-химик центральной лаборатории З. З. Терентьева и другие труженицы.

Немногим позже на заводе широко развернулась борьба за звание «стахановский цех». Все цехи завода приняли в ней участие. Условия были не из легких. В канун 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции были подведены первые итоги соревнования. Победителем единодушно был назван заготовительный цех, которому и присвоили звание стахановского. Соревнование способствовало успешному выполнению заводом производственных заданий.

Не менее высокие обязательства брали рабочие самолетостроители на пятую пятилетку. Кроме того, повышенные планы принимали они в честь важных событий в жизни нашей страны. Предприятие в целом эти обязательства выполняло.

С большим энтузиазмом готовились все народы

СССР встретить важнейшую дату в истории страны — 300-летие воссоединения Украины с Россией. Рабочие нашего завода также стали на трудовую вахту и отметили этот знаменательный день высокими производственными показателями.

Как большой праздник встречали самолетостроители вместе со всеми трудящимися открывшийся в Москве в 1956 году XX съезд Коммунистической партии. По три-четыре нормы ежедневно выполняли в честь съезда многие наши труженики. Особенно отличились в соревновании слесарь И. Е. Зинченко, механик И. Т. Приз и другие.

Весь 1956 год прошел под знаком трудовых побед. Коллективу завода в каждом квартале присуждалось первое место во всесоюзном социалистическом соревновании среди предприятий нашей отрасли промышленности.

Летом 1957 года за успешное выполнение важных заданий по строительству самолетов Президиум Верховного Совета СССР наградил большую группу рабочих нашего завода орденами и медалями. Мастера Ф. Д. Соломахин, А. Д. Гусаков и А. М. Назаров получили медаль «За трудовую доблесть». Рабочая М. Х. Зеленская, мастер Д. Д. Костин, конструктор В. Л. Леплинский и главный энергетик завода Д. А. Прокопович были удостоены медали «За трудовое отличие». Токари И. Н. Сенченко и И. П. Черноусов, начальник производства И. А. Бинкевич и главный инженер А. Г. Ивченко награждены орденом «Знак Почета», директор завода В. А. Степанченко получил орден Трудового Красного Знамени.

С новой силой развернулось социалистическое соревнование среди рабочих в 1957 году, когда вся страна готовилась праздновать 40-летие Великого Октября.

На трудовую вахту становились и убеленные сединами ветераны, защищавшие завоевания Советской власти в годы гражданской войны, и участники разгрома фашизма, и совсем юная молодежь. Соревновались все цехи, все рабочие. После подведения итогов выполнения обязательств в день праздника фамилии и фотоснимки лучших тружеников были занесены в Книгу Трудовой Славы, специально учрежденную на заводе к юбилею страны.

Л. Е. Герасимчук

Решением дирекции, парткома и завкома этой чести удостоились трудившиеся на заводе свыше четверти века слесарь С. М. Качалко и газосварщик В. А. Роман, молодые слесари Н. Д. Ермак и Г. П. Громович, слесарь-лекальщик Л. Е. Герасимчук и другие.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании самолетостроителей в 1957 году завод завоевал второе место. Были подведены также итоги работы цехов. Первое место по основному производству занял заготовительный цех (начальник — С. М. Фрейденберг). Цеху было вручено переходящее Красное знамя. Такой же награды удостоился транспортный цех, занявший первое место по вспомогательному производству (начальник — Н. И. Соколовский).

Коммунистические бригады

Энтузиазм, с которым встречал советский народ XXI съезд родной партии, вызвал к жизни высшую форму социалистического соревнования — соревнование за коммунистический труд. В него сразу же активно включились и авиастроители.

В ноябре 1958 года на заводе было уже двадцать бригад, борющихся за звание коллектива коммунистического труда.

Пионерами этого славного движения стали комсомольцы и молодежь механического цеха, где за высокое звание боролись четыре таких бригады (А. В. Марьенковой, М. И. Власковой, М. П. Червинского и В. К. Яковлева).

Их последователями стали сотни, а затем тысячи рабочих. Учиться жить и работать по-коммунистически — таково было основное обязательство всех ударников и бригад, соревнующихся за право называться коммунистическими.

ПОЛИТИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ РАБОЧИХ

Боевой авангард

В мобилизации авиастроителей на успешное выполнение народнохозяйственных планов, в сплочении коллектива завода, повышении идейно-политического уровня каждого труженика ведущую роль играли коммунисты. От их активности и деловитости, настойчивости и принципиальности, от того, насколько правильно строили они работу и служили примером, зависел успех любого дела. Партийная организация завода к концу четвертой пятилетки

пришла еще более боевитой и идейно закаленной. На ее учете в 1950 году состояло свыше трехсот коммунистов. На всех этапах деятельности завода партийная организация настойчиво добивалась повышения технического уровня производства, ритмичности его, обеспечивала бесперебойное выполнение программы по всем технико-экономическим показателям, занималась подбором, подготовкой и расстановкой кадров. Ежегодно собирались партийно-хозяйственные активы. Регулярно проводились партийные конференции, на которых подводились итоги работы партийной организации за тот или иной период и ставились новые задачи. Коммунисты сообща решали все важные вопросы жизни рабочего коллектива и деятельности предприятия.

Неослабное внимание уделял партком завода пополнению рядов партийной организации. В партию Ленина шли лучшие из лучших.

В начале 50-х годов стали коммунистами сборщик-клепальщик В. П. Клименко, участник Отечественной войны, неоднократно награжденный правительственными наградами, передовик производства; высококвалифицированный слесарь, а затем мастер, активный общественник С. В. Шурыгин и многие другие.

В КПСС были приняты молодые инженеры, пополнившие ряды самолетостроителей после окончания высших учебных заведений. Многие из них выросли впоследствии в крупных руководителей. Так, например, в 1956 году на завод прибыл выпускник Харьковского авиаинститута А. В. Суздалев, начавший свой рабочий путь на скромном посту помощника мастера. Добросовестный труд был отмечен — молодой специалист быстро поднимался по производственной лестнице, занимал ряд ответственных постов. Через несколько лет

Александр Васильевич был избран председателем завкома, а затем секретарем парткома завода.

Таких людей на предприятии было немало.

В любом случае — шла ли речь о внедрении или освоении новейших машин и автоматов, о росте производительности труда, борьбе за качество изделий — коммунисты всегда шли в первых рядах.

Наши коммунисты хорошо понимают, что главная их задача — быть не только примерными производственниками, но и активными политическими бойцами партии, выступать в коллективе организаторами политической учебы масс, пропагандистами, идейными наставниками.

Огромное внимание уделяла партийная организация повышению идейно-теоретического уровня коммунистов, всего коллектива завода. Она стремилась воспитывать у тружеников предприятия несокрушимую веру в дело партии Ленина, помогала им овладеть минимумом политических знаний, учила глубоко разбираться в вопросах внешней и внутренней политики партии и правительства, строить свою работу в соответствии с политическим курсом партии. Почти ежедневно коммунисты и беспартийные завода занимались в кружках, семинарах, школах партийной учебы, где упорно и настойчиво повышали свой идейно-теоретический уровень.

Большую помощь в организации политического просвещения на заводе оказывал партийный кабинет, являвшийся средоточием важной партийной работы. Бессменным руководителем парткабинета был старый большевик Виктор Петрович Жаринов. Даже уйдя на пенсию, он остался активным общественником, принимал участие в написании истории предприятия и создании заводского музея.

В цеху завода

Профсоюзная организация

Многогранна и сложна деятельность заводской профсоюзной организации. Она решает важнейшие вопросы труда, культуры, быта рабочих и служащих. При ее содействии претворяются в жизнь производственные планы предприятия, распространяется передовой опыт и ценные начинания, осуществляется участие трудящихся в управлении производством. Она всегда опирается в своей деятельности на большую активность масс.

С первых дней восстановления завода под руководством партийной организации возродила свою работу и профсоюзная организация. Около 99 процентов рабочих стали ее членами.

Много замечательных людей воспитал заводской профсоюз. Немало важных начинаний на его счету.

Особенно активизировалась деятельность профсоюзной организации завода после XX съезда КПСС, когда были приняты меры к повышению роли профсоюзов как массовой школы коммунизма, призванной усилить работу по привлечению трудящихся к управлению производством, еще выше поднять творческую инициативу масс, еще теснее сплачивать их вокруг Коммунистической партии.

Большое влияние на трудовые дела коллектива оказывали производственные совещания, которые постоянно организовывал профсоюз. В конце 50-х годов стало практиковаться заслушивание на заседаниях завкома докладов, информаций руководителя предприятия о выполнении обязательств по коллективному договору, о мероприятиях, направленных на улучшение условий труда, быта рабочих и служащих.

Активную работу проводили комиссии завкома — по охране труда и технике безопасности, жилищно-бытовая, по зарплате и нормированию труда, культмассовая.

Целый ряд активистов профсоюзной работы воспитал наш коллектив. Один из них — слесарь плазово-шаблонного цеха В. П. Кравченко. Деловой, способный организатор, он раньше был комсомольским вожаком, избирался председателем цехкома, членом завкома. Упорно учился, получил среднее образование. Его имя не раз заносилось в Книгу почета предприятия.

Выросли на профсоюзной работе слесарь И. Л. Немченко, столяр А. Я. Романчук, рабочий Н. Ф. Вакульчук. Много лет возглавлял завком профсоюза завода А. А. Иваницкий.

Комсомольцы — беспокойные сердца

Все годы социалистического строительства комсомол шел в первых рядах борцов за развитие авиационного производства, развивал и приумножал успехи своего родного предприятия.

Росли на предприятии ряды ударников, стахановцев, последователей всех патриотических начинаний молодежи. Наши юноши и девушки настойчиво овладевали квалификацией, учились в техникумах и институтах. Внешне, может быть, они были иными, чем их предшественники — комсомольцы довоенных лет. Кровно роднило их со всеми поколениями молодых ленинцев великое чувство любви к Коммунистической партии, Советской Отчизне.

Подлинно трудовой героизм проявляли в первые послевоенные годы члены ВЛКСМ Ваня Романюк, Даниил Грищенко, Миша Чалюк, Аркадий Самофалов, Гриша Мищенко и другие ребята.

Днем в цехе, вечером в классе или аудитории, на политическом семинаре, в клубе, в кружках художественной самодеятельности, в выходные дни — увлекательные конференции, дискуссии и концерты,— так проходили дни наших комсомольцев.

Молодые специалисты часто возглавляли цеховые комсомольские организации, были пропагандистами сети комсомольского просвещения, запевалами многих интересных дел. Например, инженер Владимир Петько, инженер-технолог Наталия Яворская, электромеханик Анатолий Лепшей, инженер-технолог Клавдия Короб, конструктор Людмила Брацишевская и другие были правофланговыми и на производстве, и в общественной работе.

Среди комсомольцев завода второй половины 50-х годов большим уважением за труд, усердие и активность в общественной жизни пользовались электросборщица Софья Ольшанская, электросварщик Борис Повийчук, слесарь-инструментальщик Леонид Шуйский, клепальщица Екатерина Святненко, слесарь Валентин Зализняк, сборщик-клепальщик Иван Мартынов, токарь Николай Скобель, конструктор Николай Пенечко, рабочий Владимир Нивин и другие. Их имена не раз украшали Доску почета не только завода, но и района.

Комсомольцы стали боевыми помощниками партийной организации, вели за собой заводскую молодежь, учились упорно сами и учили других.

Актив заводской печати

Заводские рабкоры и общественники стенной печати всегда являлись хорошими помощниками партийной и профсоюзной организаций в активизации масс. И хоть неискусны порой были художники, а авторы материалов не блистали высоким публицистическим

мастерством, стенные газеты, выходившие один-два раза в месяц, были большой действенной силой. В 1948 году, в разгар работ по созданию самолета АН-2, секретарь парткома завода Я. К. Кушнарев предложил выпускать ежедневную стенную газету. Эту сложную работу возглавил З. И. Паперный, инженер, имевший журналистский опыт. В состав редколлегии стенгазеты было избрано шесть сменных редакторов, а в каждую сменную редакцию — пять активистов. Называлась газета сперва «Стахановец», затем — «Новатор», печаталась на машинке в большом количестве экземпляров.

Активно взялись за работу сменные редакторы, инженеры Н. А. Станиславский, Д. Ф. Шабас и другие. Бессменным художником издания была инженер Е. Н. Богатырева. Работа спорилась. Газета завоевывала все бóльшую популярность. В октябре 1954 года общественность завода отметила выпуск ее двухтысячного номера.

В числе бессменных корреспондентов стенгазеты было около трехсот рабочих и служащих. Остро критиковала она бракоделов, прогульщиков, людей, делающих «золотые» по стоимости изготовления детали. Умело распространяла передовой опыт, отдавала должное людям, добившимся успеха в труде, совершенствовании технологии.

Большую помощь редколлегии газеты оказывали выдающиеся мастера слова Остап Вишня, Андрей Малышко, Федор Макивчук. Они часто бывали в те годы на заводе, советовали активу, как написать ту или иную заметку, оформить номер.

Рабкоровские традиции на заводе развивали и далее редактор стенгазеты кузнечного цеха мастер Ю. А. Су-

хачев, член редколлегии общезаводской газеты диспетчер А. Г. Ефремова, секретарь партийной организации деревообделочного цеха В. П. Жаринов, редактор комсомольской сатирической газеты механического цеха Л. Д. Дубас и другие.

Особенно активизировалась их деятельность после того, как 18 августа 1956 года возобновила свою работу многотиражная газета нашего завода. Киевский городской и Октябрьский районный комитеты партии в связи с этим приветствовали коллектив завода, желали печатному органу рабочих широко и ярко освещать трудовые успехи коллектива, остро и смело критиковать недостатки, непременно добиваться их устранения.

С появлением многотиражной газеты стенная печать не сдала своих позиций — она по-прежнему оставалась оперативной, конкретной, злободневной.

Немало рабочих стали активистами печатного слова. Среди них можно назвать комсомольца Вячеслава Секача, который после окончания десятилетки работал слесарем заготовительного цеха. Вячеслав несколько лет был редактором стенной газеты и членом редколлегии комсомольской сатирической газеты «Перец». Его острые злободневные заметки и басни били по нерадивым, помогали партийной организации воспитывать трудолюбие и бережливость у рабочих.

Лучшими рабкорами всегда были коммунисты. Выступая на страницах стенной прессы и многотиражки завода, они поднимали важные проблемы жизни своих цехов, служб, отделов. Их конкретные, деловые предложения по развитию социалистического соревнования, внедрению достижений науки и техники, распространению опыта новаторов, их мысли о чести и достоин-

стве советского рабочего и специалиста ярко свидетельствовали о том, как высоко было развито у активистов печати чувство ответственности за общее дело.

Заводская печать с честью выполняла поставленные перед ней задачи.

Женский совет

Издавна запевалами многих хороших дел на предприятии были женщины. Женсовет завода, в актив которого входили А. И. Пелевина, А. Т. Корецкая, А. Т. Паночкина, Н. Л. Кантер и другие, интересовался производственными делами и бытом рабочих, а особенно — воспитанием детей авиастроителей. Активистки его, например, стали инициаторами многих встреч пионеров со старыми большевиками, с известными людьми.

Под свой контроль женщины взяли рабочие общежития, организовали курсы кройки и шитья. Много работали, выполняя поручения этого общественного органа, техник механического цеха В. И. Костикова, инженер Ф. С. Цейтлина, заместитель начальника агрегатного цеха М. П. Успенская.

Принципиальной и деловой общественницей зарекомендовала себя член женского совета завода Анна Федоровна Свириденко, лучшая фрезеровщица. Ежедневная выработка ее составляла за смену не ниже 130 процентов. Требовательная к себе и другим, Анна Федоровна щедро передавала свой опыт.

В 50-х годах активистки женсовета приложили массу усилий для того, чтобы всех детей авиастроителей устроить в ясли и сады, чтобы увеличить количество мест и площадь детских учреждений завода.

Союз Серпа и Молота

Славной традицией в жизни нашего коллектива стала помощь рабочих труженикам села. И в послевоенные годы она рассматривалась как очень важный вопрос, не терпящий отлагательств. Об этом свидетельствует, в частности, приказ директора предприятия, изданный в марте 1947 года: «Исходя из заключенного договора от 28 января с. г., в целях поднятия урожайности на поливных землях и развития парникового хозяйства колхоза имени Шевченко Киево-Святошинского района: а) представить проект и полный расчет нужных материалов для сооружения оросительной системы площадью 56 гектаров в колхозе; б) обеспечить стройку нужными материалами, оборудованием, техническим руководством и произвести монтаж оросительной системы согласно графика; в) в течение февраля перевезти 100 тонн минеральных удобрений колхозу со станции Святошино; г) выделить в распоряжение колхоза десять человек рабочих сроком на полтора месяца для оказания ему помощи в сооружении запруды». Это только один пример. А их можно привести очень много.

То было время, когда заводу самому очень нужны были и рабочие руки, и строительные материалы. И все-таки колхозников выручали. Таков закон дружбы.

Шефская помощь селу оказывалась и все последующие годы. Особенно усилилась она после решений сентябрьского (1953 г.) Пленума ЦК КПСС, которые легли в основу работы всех партийных организаций и государственных органов в борьбе за дальнейший подъем сельского хозяйства. И не только строительными материалами, инструментами и транспортом оказывалась помощь колхозникам. Развивался и креп процесс последовательного и повседневного влияния города на

село — в экономическом, культурном и политическом отношениях.

Со временем шефская работа была организована так, что каждый цех имел свою подшефную артель или тракторную бригаду. Так, коллектив слесарно-сварочного цеха, например, шефствовал над селом Аркадьевка, механический — над колхозом имени 1 Мая, конструкторское бюро помогало селу Жовтневое, инструментальный — колхозу имени Ленина, кузнечный — сельхозартели имени Карла Маркса, заготовительный — колхозу имени Свердлова. Цех сборки фюзеляжа шефствовал над сельхозартелью «Жовтень», плазово-шаблонный — над колхозом имени Фрунзе и т. д. Активно вели разнообразную шефскую работу и остальные цехи. Колхозники неоднократно выражали благодарность самолетостроителям за их бескорыстную помощь.

В 1955 году, согласно решениям партии, многие работники промышленности направлялись на руководящую работу в сельское хозяйство. В числе тридцатитысячников были и наши товарищи: И. Н. Чмыр, С. З. Дубровнер, Д. Е. Седнев, А. С. Благиня. Вскоре они горячо взялись за дело на новом месте.

Рабочие-авиастроители принимали активное участие в подъеме сельского хозяйства не только на Украине. Если требовалось — они уезжали в соседние республики, на целинные земли, туда, где нужны были их умелые руки.

Ехали и на постоянную работу, и на временную. В 1955—1958 годах наши представители, например, оказывали помощь хлеборобам Казахстана. По комсомольской путевке они по три месяца ежегодно трудились на уборке урожая и посеве зерновых культур. В 1958 году с группой рабочих выезжал для уборки урожая пше-

ницы слесарь сварочного цеха О. И. Рожков, имеющий специальность комбайнера. За сезон он скосил свыше 350 гектаров пшеницы.

Многие рабочие получили значки почетного целинника, а комбайнер Рожков — медаль «За освоение целинных земель». Это награды и за отличный труд, и за большую общественную работу, и за участие в художественной самодеятельности в молодых целинных совхозах.

На протяжении ряда лет представители нашего коллектива принимали непосредственное участие во всех сельскохозяйственных работах — в подготовке техники к севу, прополке технических культур, уборке урожая. В подшефном колхозе села Тарасовки они бывали особенно часто и сумели помочь поднять экономику хозяйства.

Большую помощь в ремонте тракторов завод оказывал Згуровской машинно-тракторной станции Киевской области. Рабочие посылали сельским механизаторам новые дефицитные инструменты, сами выезжали ремонтировать сельскохозяйственную технику. Особо отличились в шефстве над колхозами и МТС: мастер котельного цеха Л. А. Контарович, слесари-водопроводчики Л. Н. Севрук, Н. И. Приходько и другие. Часто на поля колхозов выезжал начальник ремонтного цеха В. Г. Песоцкий и другие специалисты завода.

В 1958 году в связи с реорганизацией машинно-тракторных станций круг подшефных колхозов у завода расширился. Наши рабочие оказали помощь колхозникам Новой Оржицы Яготинского района в механизации водоснабжения и электрификации ферм, установили в селе дизель с генератором на 75 киловатт, водонапорную башню, проложили водопровод, соорудили насос-

ную станцию. Там же они отремонтировали целый ряд сельскохозяйственных машин и механизмов, смонтировали автопоилки на фермах, оказали помощь колхозу в оборудовании детского сада. В село было завезено немало строительных материалов общей стоимостью около девяти тысяч рублей (в новом масштабе цен).

Еще бóльшую помощь получили колхозники села Небылицы Макаровского района Киевской области. Авиастроители здесь также оборудовали отличную механическую мастерскую, полностью укомплектованную станками. Несколько недель бригада котельного цеха под руководством И. Я. Анцибора механизировала фермы и выполняла другие работы.

С каждым годом все возрастал уровень сельскохозяйственного производства. И коллектив завода имеет все основания гордиться, что он не стоял в стороне от общенародного дела, активно помогал селу преодолевать трудности, оказывал колхозникам всевозможную помощь, чем внес свой вклад в укрепление союза рабочего класса и колхозного крестьянства.

ПОДЪЕМ БЛАГОСОСТОЯНИЯ И КУЛЬТУРНОГО УРОВНЯ

Условия жизни и труда

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли большое внимание повышению материального благосостояния трудящихся, увеличению заработной платы рабочих и улучшению их жилищно-бытовых условий.

В первые послевоенные месяцы на предприятиях страны был восстановлен нормальный трудовой режим: восьмичасовой рабочий день, регулярный отдых, отмене-

ны сверхурочные работы. Но ощущалась значительная нехватка жилья. И хотя наш завод был расположен на окраине города, вблизи деревень, где жила значительная часть рабочих, однако некоторым молодым самолетостроителям пришлось на первых порах жить в общежитиях, оснащенных двухярусными нарами, а средняя норма площади на одного рабочего не превышала двух квадратных метров. Немало тружеников ютилось тогда в полуразрушенных домах, без отопления и водоснабжения, некоторые жили даже в землянках.

Поскольку государство в первые послевоенные годы не могло развернуть в больших масштабах жилищное строительство, поощрялись индивидуальные застройки. В связи с этим в 1947 году появляются первые группы застройщиков и на нашем заводе. Министерство на льготных условиях выделило для них ссуду в сумме 300 тысяч рублей. Снабженческие отделы предприятия взяли на себя заботу об обеспечении рабочих нужными строительными материалами. Вскоре возле завода вырос новый рабочий поселок.

Большое внимание уделялось также другим видам жилищного строительства. В 1946—1947 годах было сооружено несколько жилых зданий на улицах Гарматной и Дачной, а также по Брест-Литовскому проспекту. Для временно проживающих и одиночек завод построил два дома барачного типа.

Большое строительство жилых зданий для рабочих развернулось в 50-х годах. Только в 1957 году было построено два новых многоэтажных дома, и 275 семей получили новые квартиры.

На конец 1958 года в ведении жилищно-коммунального отдела завода находилось уже сорок многоэтажных жилых домов общей площадью около сорока тысяч

квадратных метров. Все они были в исправном состоянии, с удобствами. Только за один год новые изолированные квартиры получили 174 семьи работников завода.

Особую заботу наше социалистическое государство проявляло о детях. В те годы, когда ощущался острый недостаток в продовольствии и самых необходимых товарах, все лучшее отдавалось детям.

Так было и у нас на предприятии. Для детей были созданы детские кухни, сады и ясли, дачный лагерь в Пуще-Водице, летний дом отдыха в Ирпене. Правда, все это создавалось не сразу. В первом послевоенном году ясли ютились в подвальном помещении. Питание в основном состояло из продуктов, получаемых родителями по детским карточкам. Разве что поступало немного молока и овощей из подсобного хозяйства. Не было ни кроватей, ни постельного белья.

Но о здоровье ребятишек очень беспокоились. В этом заслуга и заведующей детским комбинатом Н. Я. Рухленко, и воспитательницы Н. Я. Цыганковой, и других неутомимых воспитательниц и нянь.

В 1947 году усилиями родителей было восстановлено здание детского комбината, разрушенного оккупантами, где удалось разместить около полутораста малышей. В следующее лето уже около четырехсот школьников провели часть своих каникул в палаточных городках, все дети дошкольного возраста были обеспечены бесплатным питанием за счет подсобного хозяйства. В 1950 году завод израсходовал еще 50 тысяч рублей на покупку мебели для детсада.

Очень много делали тогда для оздоровления детей В. Т. Васильева, Е. И. Днепрова, М. И. Заика и другие женщины-активистки. Три новых детских сада откры-

лись в 1956—1958 годах. Сейчас завод имеет уже восемь детских комбинатов.

Все большее число школьников оздоровлялось в пионерских лагерях. В 1958 году, например, лагерь, построенный заводом в Конче-Заспе, работал целое лето, в нем отдохнуло 640 ребят. Свыше трехсот детей дошкольного возраста также провели лето в дачной местности. Теперь работницы завода могли спокойно трудиться, дети их всегда были присмотрены, сыты и здоровы.

Эти факты говорят о значительном улучшении условий труда и быта рабочих завода. Они стали лучше питаться, покупать больше промышленных товаров, мебели и культтоваров по сравнению как с довоенным временем, так и с годами четвертой пятилетки.

От азбуки до интеграла

Планомерно осуществляемая в нашей стране научно-техническая революция требовала непрерывного повышения культурного, профессионального и технического уровня рабочих. Механизация и автоматизация самолетостроения увеличивала спрос на квалифицированных людей. Если раньше среднее образование не всегда имел и мастер, то в 50-х годах законы механики, электричества и сопромат хорошо знали многие рядовые труженики. Знания становились своего рода пропуском в цех.

Наше предприятие было одним из первых, где повышение культурно-технического уровня было поставлено вровень с производственными требованиями, стало одним из показателей социалистического соревнования. И хотя теперь среди рабочих завода не было неграмотных, все же люди со средним образованием, а тем более со специальным, составляли всего лишь шестую часть коллектива. Многие рабочие не имели даже семилетне-

го образования. Чтобы изменить такое положение, самолетостроители создали на заводе свою школу рабочей молодежи.

Жизненно важной для предприятия была правильная организация переподготовки рабочих: ведь производство постоянно совершенствовалось. Ежедневно нужно было осваивать новые сложные изделия. А это требовало не только навыков в работе и опыта, но и теоретических знаний.

С 1946 года при каждом цехе работали постоянные квалификационные комиссии. Без сдачи технического экзамена ни одному рабочему не повышался разряд. Эта мера оказалась очень действенной. Многие начали учиться.

Придавая исключительное значение вопросу повышения технических знаний мастеров-практиков, в январе 1950 года мы открыли постоянную десятимесячную техническую школу повышения квалификации. Для ее работы были выделены специальные дни и часы.

Примерно в то же время для повышения квалификации счетных работников и экономистов организовали школу плановиков. Большую преподавательскую работу проводил в ней В. Л. Белов и другие специалисты.

С каждым годом увеличивалось количество самолетостроителей, совмещающих труд с учебой; особенно много таких было в школе рабочей молодежи.

Курс обучения в средней общеобразовательной школе, как известно, требует больших усилий и времени. Но самолетостроители успешно преодолевали все препятствия на пути к образованию, умело сочетая высокопроизводительный труд с отличной учебой.

Пример в этом деле показывали рабочие П. А. Олейников, Е. А. Коноваленко, П. Д. Осипенко, Г. А. Немчи-

нов, А. Л. Крюков, Л. Ф. Волошина, Н. Д. Сегеда, Н. А. Сумцов, В. П. Федько, Н. А. Александренко и другие.

Зимой 1952 года в вечерней школе училось уже около 220 работников завода. С золотой медалью в том же году окончил десятилетку передовик производства механического цеха фрезеровщик И. И. Остапенко. Серебряные медали получили токарь Н. И. Ермоленко и нормировщик П. Ф. Захаров. На них равнялись остальные.

И так было ежегодно.

К 1958 году количество учащихся вечерней школы превысило пятьсот человек. Для удобства они были сгруппированы по специальностям, каждой группе выделили отдельное помещение и определили дни учебы. Занятия проходили теперь на территории завода, куда приходили преподаватели. Всего было укомплектовано восемнадцать групп, в частности из слесарей — пять, сборщиков-клепальщиков — шесть и т. д. Такая организация содействовала повышению успеваемости «вечерников».

Окончание общеобразовательной школы для авиастроителей было лишь определенным этапом. Все чаще поступали они на заочные отделения машиностроительных техникумов и институтов с целью получить специальное техническое образование. Администрация завода, партком и завком во всем шли навстречу рабочим. В 1954 году был открыт филиал вечернего отделения электромеханического техникума авиапромышленности. А в 1957 году первые тридцать семь рабочих защитили дипломные проекты. На отлично «защитились» лучшие работники завода А. А. Грабовский, Ф. П. Кучерчук, В. П. Лешко и другие.

Прошел год, и еще сорок работников завода, обучавшихся в филиале, стали техниками. Из них пять получили дипломы с отличием: старший мастер цеха стапельной оснастки А. П. Лепшей, конструктор серийно-конструкторского отдела Н. Г. Ермоленко, конструктор отдела главного механика И. В. Кочубей, начальник центральной измерительной лаборатории А. В. Байбарак и разметчица плазово-шаблонного цеха Л. П. Петрова. Все они в годы учебы умели хорошо сочетать занятия с добросовестным выполнением своих обязанностей на производстве.

Многие не останавливались на достигнутом, продолжали учебу в вузах. Например, в 1952 году, после окончания профтехучилища пришел в цех слесарь М. М. Кац. Через несколько лет, сочетая учебу с работой, он окончил Киевский политехнический институт, стал начальником технического бюро цеха. И. Р. Мудрик — токарь-расточник, а затем бригадир, тоже без отрыва от производства закончил КПИ и был назначен на должность заместителя начальника цеха. Таких людей становилось все больше и больше. Некоторые, получив техническое образование, продолжали работать у станка. Но знания не оставались бесполезным грузом. Увеличивалось число рационализаторов. Образование способствовало повышению трудовой и политической активности самолетостроителей.

Пропаганда технических знаний

С годами обновлялось производство, возрастал культурно-технический уровень рабочих, повышались требования к пропаганде технических знаний на заводе. Если на предприятии раньше были рады любому мало-мальски грамотному лектору, то в период научно-технической революции требова-

Заводской пионерлагерь «Сокол»

Прошел год, и еще сорок работников завода, обучавшихся в филиале, стали техниками. Из них пять получили дипломы с отличием: старший мастер цеха стапельной оснастки А. П. Лепшей, конструктор серийно-конструкторского отдела Н. Г. Ермоленко, конструктор отдела главного механика И. В. Кочубей, начальник центральной измерительной лаборатории А. В. Байбарак и разметчица плазово-шаблонного цеха Л. П. Петрова. Все они в годы учебы умели хорошо сочетать занятия с добросовестным выполнением своих обязанностей на производстве.

Многие не останавливались на достигнутом, продолжали учебу в вузах. Например, в 1952 году, после окончания профтехучилища пришел в цех слесарь М. М. Кац. Через несколько лет, сочетая учебу с работой, он окончил Киевский политехнический институт, стал начальником технического бюро цеха. И. Р. Мудрик — токарь-расточник, а затем бригадир, тоже без отрыва от производства закончил КПИ и был назначен на должность заместителя начальника цеха. Таких людей становилось все больше и больше. Некоторые, получив техническое образование, продолжали работать у станка. Но знания не оставались бесполезным грузом. Увеличивалось число рационализаторов. Образование способствовало повышению трудовой и политической активности самолетостроителей.

Пропаганда технических знаний

С годами обновлялось производство, возрастал культурно-технический уровень рабочих, повышались требования к пропаганде технических знаний на заводе. Если на предприятии раньше были рады любому мало-мальски грамотному лектору, то в период научно-технической революции требова-

ния аудитории заметно повысились. Все чаще лекции проводили ведущие специалисты, главный инженер, а то и директор завода. Большой эрудицией, компетентностью отличались лекции инженеров завода К. Ф. Никитченко, В. Н. Андреева, Н. В. Полывянного, И. И. Надолинского, И. С. Половинчика, В. И. Климентьева.

В цехи к рабочим приходили читать лекции и видные ученые республики. Не раз выступал на заводе академик Б. Е. Патон. Пользовались успехом выступления профессоров С. Д. Герприкена, И. Я. Дегтярева, Л. И. Лысака, А. Г. Лесника, И. Г. Полоцкого и других.

Лекционная работа была важной, но не единственной формой распространения технических знаний. Пожалуй, больше всех занимались технической пропагандой передового опыта работники бюро технической информации. Они постоянно выпускали специальные листовки-плакаты «Опыт новаторов производства», «Информационно-технический листок» для популяризации всех научно-технических достижений в авиапромышленности. Эти издания быстро находили путь к читателю, доставлялись во все цехи, помещались в специальных витринах. Как приложение к ним периодически изготавливались фотоальбомы.

Кроме того, существовали другие эффективные формы пропаганды технических знаний и передового опыта среди рабочих.

Традиция, возникшая в годы первых послевоенных пятилеток,— всемерно повышать и совершенствовать технические знания самолетостроителей, была развита и приумножена в последующие годы.

Художественная самодеятельность, спорт

На нашем предприятии работало всегда много молодежи, которая играла главную роль в заводской художественной самодеятельности. На заводе постоянно работали различные кружки, студии, самодеятельные театры, ансамбли.

Большой популярностью, например, среди авиастроителей пользовался оркестр народных инструментов, которым руководил Александр Тимошков. Высокой оценки неоднократно удостаивались выступления наших солисток Оксаны Демидовой и Наталии Космачевской. Свое искусство демонстрировали перед рабочими многие наши самодеятельные артисты, танцоры, музыканты.

Успехом у авиастроителей пользовался драматический коллектив, возглавляемый Л. П. Полиновой-Хандриной. Исполнение ролей его участниками — мастером кузнечного цеха Д. М. Резником, заведующей библиотекой В. Л. Зелинской, работником котельной С. Г. Крижановским, газосварщиком слесарного цеха Н. С. Карельским — не уступало по своему уровню выступлениям актеров профессиональной сцены.

За активное участие в культурно-массовой работе, которая сочеталась с высокопроизводительным трудом, неоднократно отмечались администрацией и общественными организациями В. Л. Гец, А. С. Котенко, Н. Ф. Потапенко и другие. Самодеятельность на предприятии стала одной из форм идеологического и нравственного воздействия на слушателей.

На заводе с успехом развивался спорт. Весь коллектив предприятия — от уборщиц до директора — включился в строительство заводского стадиона. В 1955 году на месте оврагов и пустыря был построен стадион

и разбит парк. Особо отличились в этой работе П. А. Кожевников, Ю. Я. Сазонов и другие.

Открытие стадиона придало массовый характер физкультурно-спортивному движению на заводе. Отдельные спортивные секции, как например, футбольная, тренером которой был В. С. Жилин, неоднократно завоевывали первые места на городских и областных соревнованиях, успешно защищали честь завода на первенстве республики в 1957 году.

Заводские спортсмены-слесари В. М. Свердлов, Е. И. Матвеев, дюральщик А. И. Тарасенко — пользовались заслуженным уважением в рабочем коллективе. Постепенно занятия спортом увлекли юношей и девушек, среди спортсменов завода можно было встретить бывших фронтовиков, пожилых рабочих.

Хороших результатов добились наши спортсмены на всесоюзных соревнованиях самолетостроителей в 1958 году, где сборная легкоатлетов завода заняла четвертое место. Лучшие из них удостоились путевки на шестой Всемирный фестиваль молодежи в Москве. Рабочие-спортсмены Й. В. Сахарный и Л. Е. Тригуб завоевали там призовые места и были награждены серебряными медалями.

Развивался на заводе и автомобильный спорт. Команда автоспортсменов завода в составе А. С. Родченка, П. Л. Владимирского, Ю. М. Земцова, Ю. М. Логвиненко, М. К. Политашина, Н. Ф. Шевцова приняла участие в многодневных Всесоюзных соревнованиях. В 1957 году, выступая в составе команды Украины, она завоевала первое место.

Важным событием на заводе было открытие в 1958 году Дворца спорта, построенного при активном участии всех рабочих, особенно комсомольцев и мо-

лодежи. Оборудованный по последнему слову спортивной техники, он стал вторым домом для многих авиастроителей.

Улучшение материальной базы завода не замедлило сказаться и на спортивных результатах. Баскетбольная команда, возглавляемая сборщиком-клепальщиком агрегатного цеха Валентином Никулиным, заняла в 1956 году первое место среди киевских предприятий, а два года спустя уже выступала на розыгрыше первенства Украины и завоевала второе место.

Значительным шагом в оздоровительной работе коллектива следует считать введение с ноября 1956 года во всех цехах, отделах и службах гимнастики перед началом работы и физкультурных пауз во время работы.

На заводе почти ежедневно проводились спортивные соревнования между цехами. Чаще других побеждали представители механического, плазово-шаблонного, а также инструментального цехов.

Регулярно занимаясь спортом, многие юноши и девушки стали разрядниками, а некоторые выполнили нормы мастеров.

В жарких боях на городских, областных и республиканских соревнованиях наши рабочие не раз завоевывали вымпелы и грамоты, кубки и медали. Успешно защищали спортивную честь завода легкоатлеты, футболисты, пловцы, штангисты и баскетболисты. На старшие поколения равнялась молодежь: борьба за спортивные рекорды и достижения стала на предприятии своеобразной почетной эстафетой. Спортивная слава предприятия росла и приумножалась.

В 1956 году на заводе были отменены гудки в начале и конце смен, а также в обеденный перерыв. Это было событие, нарушившее старую традицию. Моло-

дежь оно обрадовало, а пожилых рабочих немного опечалило. Десятки лет работая в цехах, они привыкли к родному заводскому гудку, ставшему для них необходимым атрибутом дня. Но все отлично понимали, что гудки изжили себя: ведь рабочий стал намного дисциплинированней и собранней, высоко поднялось его сознание. Опоздания на работу у нас были теперь редким исключением. Так трудился и жил наш рабочий коллектив в годы завершения строительства социализма.

ГЛАВА V

НА ПУТИ К КОММУНИЗМУ

НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Перед взлетом

В послевоенный период в нашей стране был создан могучий воздушный флот, играющий большую роль в экономике государства. Авиационная промышленность освоила массовое производство турбовинтовых, реактивных пассажирских самолетов различного назначения, в том числе трансконтинентальных лайнеров, связавших СССР с самыми отдаленными уголками земного шара. По протяженности воздушных путей, объему пассажирских и грузовых перевозок советский Аэрофлот среди авиакомпаний мира прочно занимает первое место.

Советская авиапромышленность, опираясь на новые достижения науки и техники, надежно обеспечивает нарастание мощи, непрерывное совершенствование воздушного флота Родины. Особенно велики ее успехи в период развернутого строительства коммунизма.

Определенный вклад в развитие советской авиапромышленности внес и наш рабочий коллектив. На протяжении последних лет киевские самолетостроители доби-

лись замечательных результатов. В цехах завода создано много первоклассных лайнеров, для которых не страшны ни высоты, ни расстояния.

От первой заклепки до готового самолета — таков путь создания машины. Предельная четкость, синхронность в работе, смекалка и мудрость требуются в этом деле.

Иногда спрашивают: «А что, самолеты делаются, как автомашины,— на конвейере?». Нет, не как автомашины. Скорее, как корабли. Роднит их многое. Например, стапель. Ведь без стапеля самолета не построишь, от него многое зависит. Появись у стапеля непредусмотренная кривизна — таким будет и самолет. Поэтому много людей с помощью приборов следит за тем, чтобы этого не случилось. Неосведомленному человеку, зашедшему в цех, может показаться, что рабочие только тем и занимаются, что измеряют и выверяют. Оно и понятно: малейшее отклонение приводит к браку, а брак в авиации недопустим.

Первые АН-24

День 20 октября 1959 года для киевских авиастроителей стал знаменательным. В присутствии рабочих и гостей, приехавших со всей республики, состоялся первый испытательный полет созданного на заводе пассажирского турбовинтового самолета АН-24.

...В этот погожий осенний день на аэродроме собрались все творцы новой машины. Присутствует и О. К. Антонов. Как заведено по старой традиции, разбивается бутылка шампанского: чтобы детище было счастливым. Выстраивается экипаж воздушного корабля.

Г. И. Лысенко, второй пилот Ю. В. Курлин, штурман В. Н. Попов, бортрадист П. С. Мельниченко, борт-

инженер Я. И. Рыжик. Рукопожатия, улыбки, вспышки фотоаппаратов. Пилоты занимают свои места. Басовито, на низких нотах поют двигатели. Короткий разбег — и машина в воздухе.

На фюзеляже самолета четко выведено «АН-24, СССР, Л 1959, АЭРОФЛОТ».

С этого первого взлета началось триумфальное шествие АН-24 по голубым просторам пятого океана. В любых концах земного шара знают и любят сегодня эту быстрокрылую птицу. Выполняя безотказно сложнейшие рейсы в любых климатических условиях, на любых широтах, она является достойным полпредом советской техники, высоко несет честь советской авиационной марки.

Пассажирский турбовинтовой самолет АН-24 предназначен для перевозки пассажиров и грузов на воздушных линиях средней протяженности. Он может перевозить до пятидесяти человек с багажом или грузом. Крейсерская скорость — пятьсот километров в час. Экипаж машины состоит из пяти человек.

На самолете установлены два турбовинтовых двигателя АИ-24 взлетной мощностью по 2550 л. с. конструкции Александра Георгиевича Ивченко.

Днем и ночью, в туман и снег верные помощники пилотов — авиационные приборы и установки — позволяют поддерживать связь с землей и с другими самолетами, производить посадку при плохой видимости, определять высоту и скорость полета, контролировать работу силовых установок и выполнять много других функций, необходимых для обеспечения безопасности рейса.

Для полетов в условиях интенсивного обледенения передние кромки крыла, хвостового оперения и возду-

хозаборников двигателей обогреваются горячим воздухом от компрессоров. Воздушные винты, два лобовых стекла фонаря кабины пилотов, приемники воздушного давления, контейнеры аккумуляторов и часы имеют электрический обогрев.

Система кондиционирования воздуха обеспечивает в герметической кабине во время полета для пассажиров и членов экипажа нормальные условия без дополнительного питания кислородом.

Салон со вкусом отделан декоративной пластмассой и тканями. Комфортабельны мягкие кресла с откидными спинками. Через большие, чуть выпуклые окна салона пассажиры могут любоваться непрерывно сменяющейся панорамой родных просторов.

Машина весит почти двадцать тонн, коммерческая загрузка ее — четыре тонны, практический потолок — девять тысяч метров; максимальная дальность полета — две тысячи километров, длина разбега и пробега, вместе взятые, составляют около километра. Как видим, машина очень удобна, достаточно надежна и сравнительно быстроходна.

А теперь проследим путь ее создания...

Самым трудным был переход от изготовления сравнительно простой конструкции АН-2 к серийному выпуску сложных современных турбовинтовых самолетов АН-24. Большая школа, пройденная коллективом в 1954—1955 годах при постройке самолета АН-8 и творческие поиски всего рабочего коллектива обеспечили выполнение этой сложной задачи.

Для производства самолетов АН-24 были построены специальные корпуса и вспомогательные сооружения, получено и освоено много современного оборудования. В построенных корпусах оперативно создавались новые

цехи и участки. Весь многотысячный коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих переключился на овладение новой сложной техникой.

Развитие завода

В процессе освоения и строительства самолета АН-24 рабочие, технологи, инженеры и конструкторы сумели решить целый ряд важных и сложных проблем. Например, применив крупногабаритные монолитные панели, они сократили количество деталей машины. Внедрение нового в самолетостроении метода клеесварных соединений существенно уменьшило объем работ с ударной клепкой. Эти и другие новшества помогли улучшить аэродинамические качества самолета, увеличить прочность всей конструкции.

Коллектив завода приложил все усилия, чтобы сделать машину первоклассной. И она стала такой.

Через некоторое время было создано еще несколько вариантов АН-24: повышенного комфорта, с туристскими классами и дополнительными буфетами и грузопассажирские.

Освоив новые варианты машины, завод продолжал наращивать мощности, увеличивал выпуск воздушных кораблей.

Одновременно многие цехи предприятия изготавливали запасные части к системам самолетов, которые производились ранее.

Увеличилось количество служб, появились дочерние цехи и отделы. Заводу было подчинено механическое предприятие, которое занимается главным образом, изготовлением запасных частей к самолетам АН-2 и АН-24.

Связи нашего завода с заказчиками постоянно расширяются.

Крепнут узы дружбы народов Советского Союза и молодых развивающихся государств, сбросивших иго колониализма, все усиливается наша всесторонняя и бескорыстная экономическая помощь им. В этом благородном деле в ногу со всем советским народом идут и киевские самолетостроители, которые делают для этих стран самолеты.

Работники завода держат тесную связь с заказчиками. Объем работ с каждым годом увеличивается — спрос на самолеты большой. Ведь наши самолеты полностью отвечают современным мировым стандартам для данного класса машин и эксплуатируются во многих странах мира. По воздушным путям Африки, Азии и Европы курсируют сотни наших крылатых кораблей. Чтобы сделать очередной заказ, как правило, на завод прибывают группы иностранных специалистов. Они всегда остаются довольны работой и гостеприимством киевских самолетостроителей.

ЛЮДИ ЦЕХОВ И ОТДЕЛОВ

Как же организовано предприятие, способное создавать такие сложные и изящные машины? Каков его производственный механизм, составные части? Что является движущей силой каждой из них?

Для этого необходимо пройти в цехи и отделы вспомогательной службы завода, поговорить с людьми, посмотреть их работу.

Зайдем в отделы предприятия. Прежде всего, разумеется, поинтересуемся службами главных специалистов, а их несколько.

Технологи

Без этой службы нет промышленного предприятия. Это — аксиома. Но уровень развития ее бывает разный. На нашем заводе с первых дней его существования заботились в первую очередь о технологии. Знали, что она является залогом успеха.

С переходом на производство самолета АН-24 технологическая служба завода намного расширилась. В отдел пришли опытные инженеры и конструкторы З. И. Архангельская, Ф. Е. Бабич, А. С. Благиня, С. М. Бравый, В. Л. Годынюк, Л. П. Карасюк, И. А. Карчемский, Н. И. Куканов, Н. А. Корж, М. Г. Майдебура, В. О. Цапенко и другие.

Когда при запуске самолета АН-24 в серийное производство отдел главного технолога получил задачу снизить металлоемкость и трудоемкость изготовления машины на 50 процентов, авиастроители горячо взялись за дело. Им помогли в этом многие предприятия Киева, а также металлургические заводы Урала, которые обеспечили завод более качественными штамповками. Работники отдела много занимались вводом в действие пульсирующего конвейера для сборки и сварки бензобаков, устройством поточных линий, внедрением стендовой сборки самолета, всех его агрегатов. С целью уменьшения механической обработки было внедрено точное литье стальных деталей, изготовление крупногабаритных штампов.

В 60-х годах в коллектив технологов влились новые силы. Это инженеры-авиастроители — В. Н. Архангельский, И. И. Белявский, Б. А. Гончаренко, Н. Т. Горячих, В. П. Дегтярев, Б. С. Зимина, В. Ф. Зозуля, М. П. Згонник, А. И. Кириченко, В. П. Котий, А. Х. Кагановский,

А. Н. Лавит, В. Т. Мамчур, Н. К. Никитченко, Н. С. Пенечко, А. И. Пасько, Н. К. Радецкий, К. П. Самусенко, Ю. П. Трясунов, Б. В. Чертихин, В. Г. Шевчик.

Немало труда вкладывают технологи завода в выполнение разовых заказов для родственных заводов и предприятий города, а также для выпуска продукции народного потребления. Это под их руководством рабочие изготовляли клеесварные и фрезерованные панели для опытных экземпляров сверхзвукового пассажирского самолета ТУ-144. Это они спроектировали и изготовили для выпуска новой стиральной машины с программным управлением триста сложнейших штампов, полторы сотни устройств механизации и оргоснастки, в том числе конвейер для сборки машины.

Оперативность, высокий научно-технический уровень — таковы черты деятельности этого отдела.

Механики

Производственное оборудование представляет собой главную часть основных фондов предприятия. Рациональное использование его дает возможность увеличивать выпуск продукции и повышать производительность труда.

Сохранить оборудование, держать его в образцовом порядке, своевременно проводить планово-предупредительный ремонт — таковы обязанности службы главного механика, которую возглавляет А. А. Мынко.

Хорошо работает конструкторская мысль в отделе. Работники его внедрили шлифовку направляющих станин, столов, обработку шлицевых отверстий методом протягивания. Новыми способами теперь шлифуются зубья шестерен коробок скоростей металлорежущих станков. Освоена нарезка резьбы ходовых винтов машин на специальном станке повышенной точности. Отдел

разработал штамповку крюков для грузоподъемных механизмов и применение стирокрила для компенсации износа трущихся поверхностей детали. Немало труда и умения в это дело внесли конструктор И. В. Кочубей, инспектор Г. Ф. Збитнев и другие.

Энергетики

Жизнедеятельность завода, работу всего оборудования обеспечивает отдел главного энергетика с соответствующими цехами. Специалисты его заботятся о бесперебойном обеспечении предприятий всеми видами энергии: теплом, электроэнергией, сжатым воздухом, водой, промышленным газом, кислородом, ацетиленом.

Силами своих цехов отдел ремонтирует и производит монтаж энергетического и технологического оборудования, разрабатывает техническую документацию, производит наладочные работы.

Работники отдела принимают самое непосредственное участие в реконструкции завода, в частности в увеличении энерговооруженности основного производства. В 1963 году, например, была введена в строй новая котельная с полностью автоматизированными котлами. Спустя три года инженеры отдела автоматизировали также компрессорную станцию, реконструировали и повысили мощность ацетиленовой станции. За последние годы полностью переоснащены трансформаторные подстанции, работающие на автоматическом режиме, на них установлено новое отечественное оборудование.

Службой отдела главного энергетика внедрена на предприятии автоматическая защита электродвигателей от сгорания на двух фазах, отлично оборудован вентиляционный участок. Растут также мощности электросистемы. А это увеличивает энерговооруженность рабочего.

Коллектив службы главного энергетика, которую почти двадцать лет возглавлял инженер Д. А. Прокопович, а в настоящее время Василий Андреевич Юрченко, воспитал целую плеяду замечательных работников.

Среди них — начальник конструкторского бюро Л. А. Кондратович, работающий на заводе восемнадцать лет, конструктор А. И. Рыщенко, отдавший заводу около двадцати лет, старший инженер-наладчик Н. П. Погановский, инженеры И. Л. Серый, Л. Г. Юдина. Много лет трудились в отделе инженеры С. Р. Хачатурьян, З. И. Паперный и другие.

Металлурги

В процессе расширения предприятия не раз возникали потребности в использовании металлов, химии на производстве. Эти вопросы до 1954 года решала центральная заводская лаборатория.

Постепенно на ее базе возникли сложные микропроизводства: литейное, кузнечное, термическое, сварочное, гальваническое, лакокрасочное, клеевое, пластмассовое, требовавшие большого внимания опытных специалистов. Поэтому была создана служба главного металлурга. Ее силами на предприятии выполнен сложный комплекс работ.

За большие трудовые достижения отделу главного металлурга первому среди других подразделений предприятия присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Большая заслуга в этом как всех работников отдела, так и главного металлурга Н. В. Полывянного, много лет трудившегося на этом ответственном посту и воспитавшего целую плеяду учеников и последователей. Среди лучших специалистов отдела коммунистка О. С. Волошина, выросшая от рядового инженера до начальника

лаборатории, Н. М. Яворская, квалифицированный инженер-сварщик. Много работает по внедрению новых методов сварки Д. Д. Костин, ветеран завода.

Но не только представители инженерных служб решают судьбу производства. Успех его во многом зависит и от планово-производственного отдела.

Экономисты

Работники отдела занимаются внутризаводским планированием. Организация планирования представляет собой сочетание текущих, оперативных и перспективных планов. Особенно возросло значение последних в период экономической реформы.

Углубляется хозрасчет в цехах. В целях координации работы экономических служб введена должность главного экономиста завода на положении заместителя директора. На этом посту трудится опытный специалист В. Я. Чирва. Он направляет и координирует работу всех экономических подразделений, в том числе отдела труда и планового.

Отдел труда главные усилия направляет на снижение трудоемкости изделий, что достигается за счет внедрения в производственный процесс новой техники, совершенствования технологии, улучшения организации труда и производства.

Большую роль при этом играет правильное нормирование. Пересмотр норм проводится один раз на год — в первом квартале. Проводимые организационно-технические мероприятия обеспечивают постоянный рост производительности труда. В среднем трудоемкость изделий завода снижается на 10—15 процентов за год. Установленные задания по этому показателю выполняются. За годы новой пятилетки выпуск продукции на заводе увеличился на 73 процента, а выпуск самолетов АН-24 —

Самолет АН-24

лаборатории, Н. М. Яворская, квалифицированный инженер-сварщик. Много работает по внедрению новых методов сварки Д. Д. Костин, ветеран завода.

Но не только представители инженерных служб решают судьбу производства. Успех его во многом зависит и от планово-производственного отдела.

Экономисты

Работники отдела занимаются внутризаводским планированием. Организация планирования представляет собой сочетание текущих, оперативных и перспективных планов. Особенно возросло значение последних в период экономической реформы.

Углубляется хозрасчет в цехах. В целях координации работы экономических служб введена должность главного экономиста завода на положении заместителя директора. На этом посту трудится опытный специалист В. Я. Чирва. Он направляет и координирует работу всех экономических подразделений, в том числе отдела труда и планового.

Отдел труда главные усилия направляет на снижение трудоемкости изделий, что достигается за счет внедрения в производственный процесс новой техники, совершенствования технологии, улучшения организации труда и производства.

Большую роль при этом играет правильное нормирование. Пересмотр норм проводится один раз на год — в первом квартале. Проводимые организационно-технические мероприятия обеспечивают постоянный рост производительности труда. В среднем трудоемкость изделий завода снижается на 10—15 процентов за год. Установленные задания по этому показателю выполняются. За годы новой пятилетки выпуск продукции на заводе увеличился на 73 процента, а выпуск самолетов АН-24 —

удвоился. Производительность труда увеличилась на 74 процента. Это было достигнуто за счет внедрения новой техники, улучшения организационно-воспитательной работы, совершенствования форм и методов социалистического соревнования, а также правильного нормирования и сокращения потерь рабочего времени благодаря внедрению научной организации труда.

Производственно-диспетчерский отдел

Это один из важнейших оперативно-рабочих звеньев завода, по существу, его штаб.

По мере роста и развития завода возрастает роль этого отдела в производственной деятельности предприятия.

Если раньше, когда завод выполнял задания по изготовлению опытных изделий и мелких серий, работа отдела сводилась к узкооперативному контролю за ходом производства, то с ростом выпуска продукции крупными сериями, с расширением номенклатуры изделий обязанности его значительно увеличились, а задачи усложнились. Особенно большие изменения произошли за последние годы.

Совместно с планово-производственным отделом и другими службами завода производственно-диспетчерский отдел осуществляет разработку и контроль за выполнением годовых, квартальных и месячных графиков запуска и выпуска продукции, планов материально-технического снабжения и подготовки производства.

Большие заслуги в создании действенного производственно-диспетчерского аппарата, налаживании четкой его работы имеют инженеры И. А. Бинкевич, Ю. А. Трясунов, Г. Ф. Матяш и А. И. Кочетков.

Отдел специального самолетного оборудования

Развитие современной авиации характеризуется непрерывным увеличением насыщенности самолетов автоматическими и электронными системами, сложнейшими средствами навигации и локации. В этих условиях на заводе возрастает роль службы ЭРСО — оборудования машин электро-и радиоприборами. Этот отдел занимается проверкой готовых изделий и комплексной их отработкой до установки на самолет.

В составе отдела ЭРСО шесть специализированных контрольно-исследовательских и три технологических лаборатории, а также контрольно-испытательная станция, осуществляющая параметрическую отработку систем на окончательно собранном самолете.

Работники отдела только за последние три года применили очень много автоматической аппаратуры для контроля качества электросборки. За трудовые успехи отделу присвоено звание коллектива коммунистического труда. Много сил и энергии в работе лабораторий отдают инженер А. С. Гнусин, слесарь-испытатель Д. Я. Манько, начальник отдела Л. А. Новак и другие.

Отдел новой техники

Самый молодой на заводе отдел новой техники. По первоначальным планам он должен был заниматься разработкой и внедрением средств малой и крупной механизации и автоматизации в производственный процесс, а также оснащением завода контрольно-измерительной аппаратурой.

Но коллектив отдела оказался способным на большее: он изучает и стремится применить на заводе все технические новинки в самолетостроении.

За десять лет работы отдел механизировал погрузоч-

но-разгрузочные работы, модернизировал гидравлические прессы, разработал и внедрил комплекс новой испытательной аппаратуры, машины для подрезки обшивок в фюзеляже, станки для притирки сфер, для сверления и зенкования отверстий, для полировки панелей, установку для транспортировки кессонов в печь. Было создано несколько стендов для проверки новой техники, воздушно-холодильная установка для испытания агрегатов и узлов.

При выполнении этих работ отличились многие инженеры: О. Е. Гресенко, Н. И. Куканов, В. С. Назаренко, А. И. Солонецкий, В. И. Фиронов, С. И. Цидулкин, Л. Н. Чигирь, В. И. Щербаков, В. А. Яковенко и другие.

Вопросами внедрения новой техники непосредственно занимаются директор завода В. А. Степанченко, главный инженер В. Г. Олешко, главный технолог В. И. Климентьев, заместитель главного инженера В. П. Россихин. Благодаря их помощи отдел достиг значительных успехов, пользуется авторитетом и неоднократно отмечался общественностью.

Серебряные и бронзовые медали ВДНХ получили инженеры отдела В. П. Котий, А. А. Мозалевский, Б. Л. Смоленский, С. И. Чурсин. Были награждены также Б. Ф. Меркулов, В. Н. Остроухов, А. И. Уманец, Л. Н. Чигирь.

Работники отдела активно помогают медицинским учреждениям города в создании нового уникального оборудования и приборов. Много трудятся конструкторы Л. М. Олещук, Г. Д. Житний, Н. Е. Шмаровоз и Я. И. Авербух, которые спроектировали аппарат искусственного кровообращения. Э. В. Земцова и Г. Д. Житний внедрили в двух клиниках города Киева кислородные разводки. Л. И. Ковпак также является автором

очень важного прибора, широко используемого врачами. Инженеры А. И. Солонецкий, В. И. Пряхин, Л. М. Олещук, М. И. Чумак принимали активное участие в постройке биотрона и других важных технических комплексов.

Но, естественно, главное направление отдела — авиатехника. Специалисты службы работают над дальнейшим совершенствованием ее и внедрением в производство.

Служба надежности

В 1966 году был создан отдел надежности, основная задача которого — координировать работы всех технических служб завода по повышению эксплуатационной надежности и технического ресурса самолета.

Основными направлениями работы отдела являются обработка и инженерный анализ статистической информации о дефектах изделий, полученных в стадии производства, испытаний, эксплуатации и ремонта; проведение исследований и необходимых испытаний отказавших в эксплуатации деталей, узлов и агрегатов, точное определение причин неисправностей и путей их устранения; определение срочных работ, направленных на дальнейшее повышение надежности самолетов.

Специалисты отдела на основе тщательного анализа неполадок дают конкретные рекомендации по их устранению.

Коллектив отдела небольшой, но высококвалифицированный и трудолюбивый. Лучшими инженерами-конструкторами по праву считаются П. Н. Воловик и В. С. Лукин. Итог многолетней работы тружеников отдела — непрерывно повышающееся качество и надежность выпускаемых заводом машин, снижение затрат предприятия на гарантийное обслуживание.

Отдел эксплуатации и ремонта

В период пятой пятилетки на заводе был создан эксплуатационно-ремонтный отдел, работники которого имеют обширные деловые связи с эксплуатирующими самолеты организациями, постоянно выезжают на места для рассмотрения претензий и проведения ремонта самолета АН-2 и АН-24, устранения обнаруженных дефектов и неполадок. Работа отдела направлена на увеличение гарантийного ресурса самолетов нашей марки.

В настоящее время бригады отдела обслуживают самолеты в шестидесяти точках нашей страны и в девятнадцати зарубежных странах.

В составе их трудится около ста ударников коммунистического труда. Большим авторитетом в коллективе пользуются руководитель отдела коммунист инженер С. А. Добкин; слесарь-сборщик Ю. А. Павленко, член КПСС, отличник социалистического соревнования; сборщик-клепальщик А. В. Гейко, член КПСС, награжденный Почетной грамотой нашего министерства; инженер А. Н. Злобинский, сборщик-клепальщик А. Д. Скляренко, слесарь-сборщик И. Н. Ковтун и многие другие.

Связь

На правах отдела находится и служба связи. В первые послевоенные годы она, пожалуй, состояла лишь из заводского коммутатора на сто номеров и линий связи.

По мере роста предприятия увеличивался объем работы и количество обслуживающего аппаратуру персонала. В 1964 году была пущена в ход первая АТС на девятьсот номеров, что считалось большим достижением. Немало потрудились тогда над ее установкой начальник связи И. И. Деточка, инженер И. Е. Завистовский,

монтеры Н. А. Мальчевский, П. Ф. Босенко, Ю. Л. Сметрич.

Постепенно расширялась автоматическая телефонная станция. Для оперативной связи между цехами, отделами и службами был разработан и внедрен инженером В. В. Тулисовым новый надежный коммутатор. У большинства начальников цехов и служб были установлены удобные концентраторы.

Экспедиция

Одну из секций большого заводского корпуса, построенного под склады, занимает экспедиторский цех. Он вырос из небольшого участка, изготовлявшего тару. Дел в цехе, естественно, очень много. Тут и комплектация, консервация, упаковка запасных частей, агрегатов, и изготовление тары из текстиля и кожи, и многие другие работы.

Коллектив цеха состоит преимущественно из женщин. Не было случая, чтобы он подвел тружеников основных цехов или не вовремя отправил по назначению детали. Свыше пятидесяти членов коллектива цеха — ударники коммунистического труда. Сегодня весь цех борется за это почетное звание.

Впереди по выполнению производственных заданий идут комплектовщица Т. И. Литвиненко, столяр Т. Е. Пацюра, маляр Н. А. Цверчков, мастер И. И. Швачев, комплектовщица М. М. Ищенко и другие. На протяжении многих лет цехом руководил С. З. Дубровнер.

НОТ

Еще в 1966 году на заводе была создана лаборатория НОТ, которую возглавил инженер В. Е. Москалюк. Немногим раньше мы заключили договор с Киевским проектно-конструкторско-технологическим институтом «Стройдормаш». Очень помогли нам в разработке планов НОТа и его сотрудники. Кроме того, дирекция и партком взяли это

важное дело под свой неослабный контроль. Пункты по внедрению научной организации труда начали даже включаться в социалистические обязательства по соревнованию.

Спустя год на заводе организовали совет НОТа, при котором начали работать секции основного, вспомогательного и обслуживающего производства, а также секции экономики и управления. Их возглавили руководители завода. Во всех цехах и отделах работают советы НОТ, возглавляемые начальниками соответствующих цехов и служб.

Все мероприятия по научной организации труда направлены на улучшение планирования производства и повышение ритмичности работы цехов, рациональное разделение и кооперирование труда. Они предусматривают лучшую организацию и оснащение рабочих мест, более широкое применение технически обоснованного нормирования, всестороннее развитие творческой инициативы рабочих, а также улучшение условий их быта.

Комплексные бригады цехов и отделов только в 1966—1968 годах разработали в различных сферах производства около ста планов НОТ, в 1969 году — в два раза больше. Это дало предприятию свыше миллиона рублей прямой экономии. Мероприятиями НОТ охвачено на заводе около половины рабочих мест.

Чтобы, например, улучшить организацию труда мастеров, в 1967 году при помощи анкет было опрошено около двухсот человек. В результате установили, что часть мастеров до сих пор четко не представляет себе, что входит в круг их обязанностей, многие из них тратили силы зря, выполняя не свою работу. Естественно, положение вскоре было исправлено, и работа

этого звена командиров производства заметно улучшилась.

Мероприятия по научной организации труда, носящие общезаводской характер, систематизируются и контролируются заводской лабораторией научной организации труда при помощи всех служб завода. НОТ содействует установлению требовательных, деловых, товарищеских взаимоотношений между рабочими, борьбе за действенность социалистического соревнования. Поэтому партийная организация и руководство завода все больше и конкретнее занимаются этими вопросами, в своей повседневной работе опираются на людей ищущих, проводников технического прогресса, тружеников, умеющих видеть завтра. А таких людей на заводе становится с каждым годом все больше.

Служба технического контроля

Как известно, технический контроль обеспечивает высокое качество выпускаемых предприятием изделий, изготовление их в строгом соответствии с чертежами, техническими условиями и государственными стандартами. Такая служба есть и на нашем заводе. Много лет этот важный участок возглавлял ветеран завода, опытнейший инженер, коммунист А. Г. Казимиров. Позже его заменил инженер Ю. Г. Роик. Все силы и энергию работники отдела отдают внедрению в производственный процесс сложного комплекса мероприятий, обеспечивающих бездефектное изготовление продукции. Сейчас все службы завода постоянно совершенствуют эту систему.

По инициативе старшего механика И. И. Лопушенко развернулось соревнование за сдачу продукции с первого предъявления, без дефектов, которая строго соответствует стандартам. Учрежден вымпел «За высокое ка-

чество», им награждаются участки или бригады, добившиеся самых высоких показателей.

Служба технического контроля имеет на вооружении разнообразные приборы, электронно-индуктивные специальные машины, ультразвуковые толщиномеры и другое оборудование, обеспечивающее надежность и точность контроля.

Е. Н. Кузнецова

Нелегкую работу успешно выполняют старшие контрольные мастера И. Г. Власенко и Г. А. Немчинов, начальники бюро технического контроля цехов А. А. Грабовский, В. К. Яковлев, Е. Н. Кузнецова, Б. М. Черненко, начальник центральной лаборатории А. В. Вайбарак и другие. Контроль, как всегда, находится на боевом посту.

Коллектив завода имеет основания считать работу отделов и служб хорошо организованной. От нее в значительной степени зависит и успех других производственных подразделений — цехов, как основных, так и вспомогательных.

Цеха основного производства завода делятся на три группы: заготовительные, механосборочные и агрегатно-сборочные. К первой группе относятся следующие цеха:

Раскройно-заготовительный — Здесь производится раскрой листа. Цех снабжает заготовительные цеха заготовками, сборочные и агрегатные — плоскими деталями, не требующими термообра-

ботки. Размещен в новом светлом корпусе, недавно введенном в эксплуатацию.

Два участка цеха и бригада — коллективы коммунистического труда. Половина рабочих являются ударниками коммунистического труда. Среди них особых успехов добились раскройщицы Л. В. Стоянова, А. Ф. Опанасюк, штамповщицы Н. М. Рыбачек, В. П. Янчук, фрезеровщики В. Н. Кравец, гравировщица П. Г. Галкина, дюральщик В. А. Маршук, токарь И. Д. Тетеря, столяр Н. С. Сиренко и другие.

Штамповочно-заготовительный

В 1965 году для изготовления на падающих молотах деталей двойной кривизны из листового дюраля, нержавеющей стали и титановых сплавов был создан этот цех.

Коллектив цеха успешно выполняет производственные задания. Этому способствует и высокая квалификация рабочих, и большая воспитательная работа, которая ведется партийной организацией.

Участок и две бригады цеха завоевали право называться коллективами коммунистического труда. Больше половины рабочих цеха борется за получение этого высокого звания.

Лучшие рабочие этого коллектива — В. И. Бажан, И. А. Яценко, А. В. Ремезовский, П. П. Трошин, Ф. А. Дзюбенко.

Много квалифицированных специалистов подготовили в цехе ветераны, отличные производственники Г. И. Белов, Г. Е. Сытник и другие, которые ушли ныне на пенсию.

Листоштамповочный

Этот цех специализировался на изготовлении и доводке деталей, отформованных из листового материала. Создан он был в 1968 году на базе двух цехов. В том же году здесь был смонтирован гидропресс мощностью 10 тысяч тонн, внедрена бездоводочная штамповка.

В цехе работают специалисты с большими техническими знаниями и опытом. Дюральщик Н. И. Кукшин, например, систематически перевыполняет свои сменные задания в два раза. Дюральщик Л. П. Панченко, ударник коммунистического труда, стал победителем в 1968 году в соревновании по профессиям. Трудятся здесь и другие высококвалифицированные работники.

Профилегибочный

Цех создан в 1964 году. Коллектив его изготовляет профильные детали и листовые крупногабаритные обшивки фюзеляжа машины. Номенклатура цеха составляет около восемнадцати тысяч деталей. Коллектив работает хорошо. Не было ни одного случая срыва производственной программы.

Больше половины рабочих цеха — ударники коммунистического труда. Участки мастеров В. Н. Артемчука, С. С. Кудрявцева, П. Т. Смовженко — передовые. Отлично справляются с порученным делом дюральщики, коммунисты И. Б. Прокопенко и Б. А. Филиппов. Самых больших успехов по рационализации и изобретательству добились рабочие М. М. Зборовский, А. К. Коваленко и другие.

Цех неметаллов

Переработка пластмасс, резины, изготовление клеевых конструкций производится в цехе неметаллов. Он имеет одиннадцать участков, занятых самыми различными операциями,

вплоть до изготовления теплозвукоизоляции, разного пассажирского оборудования, гравировки.

За многолетние успехи в труде цех был удостоен самой высокой награды: ему было присвоено звание цеха коммунистического труда, а также имя 50-летия Великого Октября.

В годы новой пятилетки цех неметаллов интенсивно оснащается автоматическим оборудованием, тут постоянно внедряется новая технология, осваиваются более совершенные материалы, в результате чего постоянно снижается себестоимость изделий.

Благодаря устройству автоматов, регулирующих температуру в прессах и термошкафах, повысилось качество выпускаемой продукции. Немало оборудования получено из Германской Демократической Республики.

В числе нескольких сот человек, работающих в цехе, много больших специалистов своего дела. Среди них — П. Е. Бабенко, В. Д. Белецкий, Ю. А. Турлюн и другие. Коллектив цеха поддерживает тесные связи с рабочими однородных цехов других предприятий города и страны, что положительно влияет на подъем производительности труда.

Деревообделочный

По своему профилю цех — заготовительный, изготовляющий для самолетов панели полов, триммера, полированную мебель, перегородки.

Коллектив его ежедневно перевыполняет производственный план. Многие рабочие цеха награждены за доблестный труд. Среди них большие мастера своего дела — М. К. Афанасенко, Т. А. Заглада, И. Я. Коноваленко, Ф. Д. Сумин. Бригаде столяров-склейщиков присвоено звание коллектива коммунистического труда. Бо́ль-

шая часть работников цеха также завоевала ударным трудом это высокое звание. Лучшие из лучших — токарь по дереву коммунист В. В. Ижболдин, швеи Е. С. Бушиленко, О. И. Галка, Н. И. Червинская и другие.

Цех покрытий

Раньше он назывался просто малярным. Но постепенно это название вышло из употребления, как не соответствующее содержанию: ныне цех полностью механизирован, выполняет более ста разнообразных видов довольно сложных покрытий: эмалирование, твердое анодирование, хромирование, металлизацию (распыление цинка), химическое фрезерование алюминия и т. д. Выполняют эти работы, требующие исключительной аккуратности, в основном женщины.

Лучшие специалисты — маляры А. С. Белюга, А. И. Погодина, травильщицы Н. В. Сафаргалиева, П. Г. Шевченко, анодировщица А. Г. Горбенко, полировщик Н. И. Нетяга, слесарь И. Е. Мороз. Заслуженным авторитетом пользуются Н. П. Мелешко, Е. Н. Кузнецова, неоднократно удостоенные наград за доблестный труд. Не забывают рабочие цеха и людей, у которых много лет учились мастерству — К. С. Беспалько, Н. А. Широхора, К. Г. Фенна.

Механосборочный цех

Здесь изготовляются сложные узлы, агрегаты и детали, идущие на сборку самолетов. Цех возник в 1943 году и является родоначальником всех механических цехов.

Сто членов коллектива цеха — ударники коммунистического труда. Среди них — токарь И. Н. Сенченко, шлифовщики П. Ф. Котельников и А. В. Шаховец, фрезеровщик В. Н. Чернов, строгальщик П. А. Гулак и другие.

Много и плодотворно трудятся цеховые рационализаторы — инженер В. А. Краковная, автор резьбонарезки винтов вихревым способом А. К. Никаноров и другие.

Некоторые работники цеха выезжали в социалистические страны с целью оказания помощи в эксплуатации наших самолетов, а также для передачи своих технических знаний.

Цех гидроаппаратуры

Очень важным звеном производства завода является цех гидроаппаратуры и арматуры. Его рабочие изготовляют гидроагрегаты, топливную систему и высотное оборудование самолета. Созданный в 1963 году, цех приобрел славу слаженного коллектива, постоянно перевыполняющего производственные задания. Большая заслуга в этом и бывшего его начальника Г. Ф. Матяша и нынешнего — Р. С. Морозовича. В цехе трудится около ста ударников коммунистического труда.

Высокое звание коллектива коммунистического труда носит участок, где старший мастер В. И. Рябика, бригады Э. Г. Бойко, Я. А. Москусенко. Пример в работе показывает и молодежь — токарь Л. В. Комаровский, фрезеровщик А. И. Кобылинский, слесарь-сборщик В. Н. Коваленко, слесарь Н. И. Шиян. Эти люди завоевали первенство в соревновании по профессиям.

Цех нормалей

Цех самостоятельно функционирует с 1954 года. На его коллектив полностью возложено выполнение автоматно-токарных, револьверно-слесарных и слесарно-сборочных работ при изготовлении большой номенклатуры нормалей и сложных механических узлов. Оснащен цех самыми разнообразными станками. Всего здесь имеется шесть участков, организованных по принципу замкнутого цикла.

Качество продукции, выпускаемой цехом, очень высокое. Почти вся она принимается с первого предъявления. Половина коллектива удостоена звания ударников коммунистического труда. Самые большие успехи в труде имеют наладчик токарных автоматов М. П. Червинский, токарь Н. С. Колесник, шлифовщик А. Ф. Галка и другие.

Механический

Коллектив цеха обрабатывает цветное литье и осуществляет сборку узлов управления. Качество изделий высокое, производственный план всегда перевыполняется. Большая роль в этом сотен рабочих, новаторов, рационализаторов. Среди ударников коммунистического труда — токари В. А. Борисевич и И. Т. Ковтун, слесарь Н. А. Кривеха, сборщик Д. З. Дорфман и другие. Большой экономический эффект получил завод от внедрения изобретений и рационализаторских предложений работников цеха С. И. Погужельского, М. А. Дергунова, А. Т. Мазепы.

По обработке длинномеров

Цех по обработке длинномерных деталей и крупногабаритной штамповки был организован в 1963 году.

Пожалуй, на заводе этот цех является самым автоматизированным. Он имеет станки с программным управлением и большие копировально-фрезерные станки. Здесь полностью механизирована полировка деталей, широко внедрены пневмогидравлические приспособления, вращающиеся напильники. Весь инструмент, используемый в цехе, проходит централизованную заточку.

Хорошо организован в коллективе труд. Детали почти всегда сдаются с первого предъявления. Лучшие рабочие цеха — Н. И. Пушня, В. С. Тимченко, Г. Я. Шихов и другие достигли больших производственных показателей.

Слесарно-сварочный

Само название цеха говорит о характере работы коллектива, пожалуй, самого большого на предприятии. За станками и установками трудятся замечательные люди, бесперебойно обеспечивающие успешную работу других участков производства. Ветераны цеха — Н. К. Галца, Г. И. Гапонов — отличники производства. Постоянно перевыполняют производственные задания в полтора-два раза сварщики П. А. Романенко и М. Ф. Драгайцев, слесари С. Ф. Паламарчук и В. И. Божко, токари И. Д. Барановский, В. А. Романенко и другие. В. И. Завальный и А. И. Хмеловский — известные на заводе рационализаторы и изобретатели.

Участок заточки

Появление на заводе участка заточки целиком связано с внедрением синтетических алмазов, которые в начале 60-х годов начали широко применяться в промышленности.

Это содействовало прогрессу в металлообрабатывающем производстве, потому что режущий инструмент раньше затачивался очень примитивно и поэтому быстро изнашивался.

Применение в самолетостроении алмазной заточки потребовало коренного изменения системы организации восстановления режущего инструмента, концентрации заточного оборудования. Не всем было ясно, как это сделать. Но на заводе были энтузиасты — руководитель участка Ф. П. Кучерчук, начальники цехов А. П. Лепшей, Н. Р. Соколов, внедрявшие все новое. Их поддержал партийный комитет завода.

В 1966 году на заводе был организован участок заточки. И хотя первое время рабочим приходилось работать в разных корпусах — работа спорилась. Сейчас цех

имеет новое помещение, где много света и воздуха, отличная вентиляция.

Рабочие хорошо изучили свое дело, в совершенстве освоили синтетические алмазы. П. Т. Матвиенко, Н. А. Кривошей, В. П. Верес, Н. А. Ярмоленко и другие ежедневно перевыполняют производственные задания. Применение синтетических алмазов на заводе за последние четыре года возросло в восемь раз. В 1969 году рабочие участка ежемесячно затачивали по несколько десятков тысяч штук режущего инструмента.

У нас часто бывают работники Украинского института сверхтвердых металлов. Они много помогают в налаживании нового, перспективного дела.

Агрегатносборочные цеха:

Фюзеляжный Цех — один из основных. Имеет несколько самостоятельных участков: сборки деталей, сборки полов, сборки отсеков, сборки панелей, общей стапельной сборки фюзеляжа и внестапельных работ.

Коллектив работников цеха большой и сплоченный, дружно выполняет производственную программу. В юбилейные дни 1967 года ему присвоено высокое звание коллектива коммунистического труда.

По итогам выполнения социалистических обязательств больших достижений из года в год добиваются участки мастеров Н. Ф. Петренко, В. И. Семенченко. Лучшие сборщики-клепальщики — А. В. Адаменко, В. Г. Быков, А. А. Дячек, В. А. Рыбитва, И. Д. Чалый, А. А. Щербакова. Награды нашего министерства — нагрудные знаки трудовой доблести за перевыполнение плановых заданий — получили авиастроители В. П. Клименко, Н. Ф. Матусевич и Н. С. Шлейченко.

Работники цеха В. А. Кравчук, М. М. Гарцман и другие внесли ряд важных рационализаторских предложений.

Сборки центроплана и мотогондолы

Это один из старейших цехов. Имеет высокий уровень организации производства. Коллектив организованный, боевой, удостоен звания коллектива коммунистического труда. Много тружеников цеха отличились высокими достижениями на производстве. Это сборщик-клепальщик И. А. Загородний, награжденный значком «Отличник производства», оклейщик А. П. Лысенко, старший инженер-технолог А. Г. Гречишкин, мастер А. И. Рыжкевич. В рационализаторской работе больших успехов достиг старший мастер А. Я. Донченко.

Сборки крыльев и оперения

Цех организован в 1949 году, сразу после запуска в серийное производство самолета «АН-2». Коллектив рабочих занят сборкой крыльев и оперения, а также сборкой наземного оборудования для самолета, запасных частей и агрегатов. Почти десять лет цех возглавляет опытный инженер В. С. Задорожный. Производственный план здесь ежемесячно перевыполняется. Качество работ неизменно высокое.

Весь коллектив принимает участие в социалистическом соревновании. Три бригады и два участка — коллективы коммунистического труда. Лучшими среди сборщиков-клепальщиков являются И. Е. Прима, Н. И. Зайцев, среди герметизаторов — М. Е. Костенко, Л. К. Новиченко, среди мастеров — Н. Е. Кононенков.

Предварительной сборки

Цех был создан семь лет назад для уменьшения цикла сборки фюзеляжа. Здесь выполняются все внестапельные сборочные работы после стыковки с центропланом и по испытанию фюзеляжа на герметичность.

Количество деталей, идущих на сборку фюзеляжа самолета АН-24, только по этому цеху достигает одиннадцати тысяч. Цех имеет специальные участки: сборки пультов, створок, панелей, разных узлов и агрегатов.

Коллективы цеха и отдельные его участки неоднократно награждались за досрочную сдачу машин. Бригаде Г. Я. Лисюченко и участкам мастеров А. А. Баклана и Н. И. Клименко присвоено звание коллективов коммунистического труда. Работники цеха С. Я. Блоха и В. Г. Самбур — мастера «Золотые руки». Лучшими сборщиками-клепальщиками являются И. Н. Горбатовский, П. А. Ковтун, М. Я. Козуля, Н. М. Марченко и другие. Значком «Отличник социалистического соревнования» награжден старший мастер М. П. Болюх.

Электросборочный

Рабочие этого важного подразделения завода занимаются изготовлением электрорадиожгутов, а также монтажем релейных коробок, приборных досок и пультов на самолетах. В основном здесь работают женщины и молодежь.

Цех отличается высоким качеством выполненных работ. В соревновании за коммунистический труд вышло победителями около пятидесяти передовиков производства. Лучшие из тружеников — электромонтажники А. М. Зайцев, Н. В. Бернадский, мастер Г. И. Давиденко, технолог Л. А. Зайцева.

В порядке оказания технической помощи и обмена

опытом в строительстве лучших образцов самолетов в разные зарубежные страны выезжали на длительный период многие труженики цеха. Завод получил высокие отзывы о их деятельности.

Цех клеесварных конструкций На этот цех возложена задача изготовлять детали и агрегаты клеесварных соединений из цветных металлов, производить сборку узлов и агрегатов капота, кока винта и другие работы. На протяжении двадцати лет своего существования цех успешно справляется с производственными заданиями. В этом заслуга дюральщиков И. И. Грищенко, П. Т. Санченко, сварщиков И. А. Афанасенко, И. Н. Денискина, А. П. Пархоменко, опытных работников Е. Г. Котельникова, Е. И. Белоусова, П. В. Лепеничева, И. В. Лепеничева, М. М. Малова, начальника цеха В. Т. Черниченко и других.

Быстро освоили авиадело демобилизованные воины И. И. Курной, А. А. Свирский, А. Т. Гострый, И. Л. Светличный.

Большой вклад в усовершенствование производственного процесса, особенно освоение клеесварных конструкций, подготовку и воспитание кадров внесли инженер Л. Б. Шевченко, возглавлявший цех, инженер В. Т. Черниченко, наладчик машин В. А. Боярчук, сварщик А. К. Очеповский. Много сделали для оборудования поточной линии механик цеха С. М. Марченко, рабочие И. И. Буренко, Ю. Т. Денисенко.

Пример в труде подают коммунисты — бывший офицер Советской Армии, ныне сварщик И. Т. Баркалов, сборщики-клепальщики В. К. Мудрик, В. М. Проценко и другие.

Цех окончательной сборки

Это — цех-ветеран. Существует он со дня основания завода. В 1960 году перешел в новое здание, оборудованное по последнему слову техники.

В большом коллективе цеха работает 350 ударников коммунистического труда, свыше тридцати участков и бригад носят это почетное звание. Высокой производительности труда достигли слесарь-сборщик Л. С. Захаров, электрик-сборщик А. С. Лащевский, сборщик-клепальщик Л. П. Маралевич, склейщица А. Е. Шалаева, слесарь-гидравлик коммунист А. Я. Коханый. Они — пример для молодежи в труде.

Работники цеха — дружная семья. Здесь стало хорошей традицией брать шефство над поступающим в коллектив учеником или молодым рабочим. За каждым из новичков закрепляется авторитетный специалист, который не только обучает его специальности, но и воспитывает в нем чувство рабочей гордости, любовь к профессии авиастроителя.

Находясь, образно говоря, на переднем крае производства, завершая процесс изготовления машин, работники цеха должны быть по особому собраны, ответственны за порученное дело. Этого руководство и парторганизация цеха достигают, умело сочетая политико-воспитательную работу с образцово налаженным производственным процессом, а также применяя различные моральные и материальные стимулы поощрения за труд.

Небезынтересно пройтись по гулким площадям цеха.

Он напоминает крытый стадион. Чистота — словно на конвейере часового завода: возле каждого рабочего места — пылесосы.

Детали, узлы и агрегаты будущего самолета поступают в цех окончательной сборки на поточную стендовую линию. Краны подвешивают крылья, двигатели, устанавливают оперение, шасси. Воздушный корабль, можно сказать, «становится на ноги».

Здесь же начинаются испытания систем самолета. Для этого специальная установка, которую авиастроители называют «душем», создает режим ливня — это проверяется на водонепроницаемость герметичность самолета. Затем закрываются люки и входные двери, и в фюзеляж под давлением нагнетается воздух. Так проверяют герметичность машины.

И, наконец, в машине монтируется электросистема и электрическое оборудование. Длина проводов, монтируемых электриками, достигает двадцати пяти километров. В самолете устанавливаются различные радионавигационные приборы и радиолокационная установка, помогающие пилотировать самолет в сложных условиях.

В конце поточной линии проверяется работа систем самолета в различных режимах полета.

Цех декоративных покрытий

Здесь самолет приобретает, если можно так сказать, элегантность и изящество. Об этом заботятся несколько мастерских, специализированных на всевозможных видах покраски машин и их внешней отделки. Основной состав коллектива отделочников — женщины, молодежь.

В этом цехе также не знают фактов срыва производственного плана, не раз при подведении итогов социалистического соревнования цех занимал первое место. Два участка его носят почетное звание коллективов коммунистического труда, около пятидесяти человек — ударники. Впереди других по производственным пока-

зателям идут маляры Н. К. Вакульчук, И. Л. Ведина, Н. А. Добканюк.

Много лет отдали производству М. П. Каращук, Г. С. Ямборский. Отличником авиапромышленности является мастер К. С. Желуденко. В течение долгого времени цехом бессменно руководит С. М. Богач.

Летно-испытательная станция

Для наземной отработки и испытаний самолетов в воздухе еще в 1949 году была создана летно-испытательная станция.

Коллектив ее в течение последних лет всегда выполняет производственные планы и занимает ведущее место на заводе.

В 1962 году на смену двум маленьким домикам, где ютилась станция, было построено большое помещение, в котором свободно размещается несколько самолетов. Оборудованы бетонированные стоянки для машин, рулежные дорожки и взлетно-посадочная полоса.

Здесь самолеты передают непосредственно заказчику. Специфика работы станции требует очень высокой квалификации и организованности.

На станции работают комплексные бригады наземной отработки машин и летные экипажи для облета и доводки самолетов в воздухе. Коллектив станции насчитывает около двухсот ударников коммунистического труда.

За достигнутые высокие показатели в социалистическом соревновании работникам ЛИСа присвоено звание коллектива имени 50-летия Великого Октября с установлением мемориальной доски.

Своим ударным трудом способствуют успехам коллектива мотористы П. Г. Белокур и А. З. Палий, прибористы В. И. Шовкопляс и И. А. Черныш, электрики

Н. И. Сидорчук и А. С. Потоцкий, радисты В. С. Турковский и М. Н. Митрофанов, радист-локаторщик А. И. Шелест, летчик Герой Советского Союза Б. З. Попков, заслуженный штурман СССР М. З. Бовшовский, заслуженный летчик СССР С. И. Савченков, летчики: Ю. М. Сорокин, В. П. Сорокин, А. К. Гудов, А. И. Свитов, штурманы В. М. Костров и А. И. Пчелкин.

Лучшие рационализаторы цеха — А. А. Жадько, Г. Е. Шумейко, Н. И. Бакуменко.

На заводе, кроме основных, есть несколько цехов подготовки производства и вспомогательных.

Экспериментаторы

Цех новой техники сравнительно молодой. Возник он в 1968 году на базе небольшой лаборатории. Вся его деятельность строится на эксперименте. Здесь создаются новые конструкции узлов и деталей самолета, изготовляются средства механизации и автоматизации производства, изучаются наиболее рациональные приемы.

Наряду с инженерами во всем комплексе работ деятельное участие принимают рабочие. Высокие экспериментаторские навыки приобрели, например, слесари Ю. Г. Гречановский, Г. А. Бурый, токари В. М. Хрещенюк, П. А. Савинский, фрезеровщики В. Ф. Радлецкий, Л. Т. Смовженко, электрик П. М. Балыкин. Работники цеха М. А. Рохленко, М. М. Гольверк имеют на своем счету по несколько изобретений.

Плазово-шаблонный

Цех возник тогда, когда на заводе обосновалось конструкторское бюро О. К. Антонова. Вместе с конструкторами прибыли к нам и специалисты-плазовики А. И. Шиврин, И. Н. Кузнецов, Ю. Л. Земцов, Л. Г. Попцов.

В первые же дни в цех пришли П. Л. Владимирский, Б. М. Черненко, П. Ф. Костенко, которые начали учиться новому на предприятии делу — изготовлению шаблонов.

Цех успешно работает и постоянно совершенствует производственный процесс. С большим энтузиазмом трудился коллектив над изготовлением плазов, шаблонов, деревянной оснастки к машине АН-2 и ко всем последующим системам антоновских конструкций. Первые плазы монтировались из фанеры, затем были внедрены металлические, разборные.

Из года в год цех выполняет производственный план. В последние годы его дружный коллектив занимает одно из ведущих мест в социалистическом соревновании. Многие труженики показывают пример в труде. Это, прежде всего, коммунисты и комсомольцы — слесарь Э. В. Казимирский, столяры Ф. А. Евстафьев, Н. Л. Литвин.

Всеобщим уважением в коллективе пользуются ветераны труда П. Л. Владимирский, П. Ф. Костенко, Л. А. Тритиниченко, Н. М. Гончаренко, Т. С. Озерова и другие. Многие плазовики работу успешно совмещают с учебой. Разметчик В. Я. Янтовский после окончания вуза стал одним из ведущих инженеров, слесарь В. И. Вьюн также получил высшее образование и возглавил техническое бюро труда и зарплаты плазового отделения. Шестьдесят рабочих цеха закончили авиатехникум.

Цех стапельной оснастки

Цех изготовляет стапельную оснастку и приспособления для сборки агрегатов самолетов. Но иногда приходилось выполнять и работы, не связанные с самолетостроением, например, делать металлоконструкции

и витражи для уникальных строительных объектов, вводившихся в Киеве, в Подмосковье (Останкино), Ставрополе, за рубежом.

Задания коллектив цеха выполняет качественно и в срок. В 1967 году ему присвоено звание цеха имени 50-летия Великого Октября. В следующем году цех стал коллективом коммунистического труда. Первыми это высокое звание заслужили бригады С. Д. Евдокимова, А. Ф. Подтыкана, Г. А. Шульженко, В. А. Дымнич и техническое бюро, начальником которого работает А. Е. Фатун. Новаторами производства являются Н. Ф. Шевцов, имеющий несколько правительственных наград, коммунист Д. Г. Шпаренко, также награжденный за труд, В. С. Бочаров, А. А. Власенко, И. Е. Зинченко, Х. Д. Рабинович, Г. Д. Сиденко и другие рабочие, бригадиры, мастера.

Лучшие рационализаторы цеха — А. Н. Пыльский, В. А. Пузаков, В. П. Галагуза, А. В. Рыжий, Я. Л. Булкин и другие.

Первый инструментальный

Этот цех снабжает предприятие штампами, прессформами, станочной и литейной оснасткой. Восемь бригад и один участок цеха — коллективы коммунистического труда. Значительных показателей в труде достигли токари Я. Н. Койрах, Н. П. Семена, А. А. Погорелов, фрезеровщики И. П. Кулешов, В. И. Фесюра, А. Г. Хоменко, слесари Б. А. Гапченко, Р. С. Тучак и другие.

Заслуженным авторитетом в цехе пользуется слесарь П. И. Левченко, активный общественник, более двадцати лет отдавший предприятию. Значком «Отличник производства» награждены слесарь И. А. Кравченко, шлифовальщик С. И. Шаповал. Большой вклад в раци-

онализаторскую работу вносят слесарь И. Ф. Гнатенко, старший инженер-технолог А. Г. Севастюк, инженер В. В. Баистов.

Второй инструментальный

В 1968 году он был выделен из состава инструментального цеха. Изготовляет специальный режущий и мерительный инструмент. Работает ритмично и качественно. Почти полностью молодежный.

Лучшие люди коллектива — коммунист Г. В. Сычев, шлифовщик Е. В. Поляков, токари И. И. Максименко, Н. П. Горовой.

Рационализаторы цеха много работают над механизацией трудоемких работ. Среди них Л. Е. Герасимчук — слесарь высшего класса, который спроектировал и изготовил притирочный станок с полуавтоматическим циклом, чем по существу решил вопрос качественного изготовления твердосплавного высадочного инструмента. Группа изобретателей цеха внедрила в производство оригинальный метод изготовления сварных фрез, в результате чего было сэкономлено большое количество дорогостоящей стали.

В коллективе осталась хорошая память о ветеранах труда, ушедших на пенсию, которые много лет плодотворно трудились и учили молодежь; добрым словом вспоминают высококвалифицированного заточника В. И. Дегтяренко, мастера В. Е. Герасимова и других.

Электроцех

После войны электроцех был самым маленьким на заводе, имел всего пять станков. Коллектив его состоял из нескольких электромонтеров, выполнявших все работы вручную. В их обязанности входило проводить электромонтаж и ремонт, следить за правильной эксплуатацией станочного электрооборудования, а также за работой подстанции.

Этим электроцех занимается и сейчас, но теперь он выполняет работы на новой технической базе. Цеху присвоено звание коллектива коммунистического труда. Здесь трудятся передовики производства — электрообмотчик В. А. Семиногов, электрослесарь И. В. Василенко, электромонтер А. И. Епихин. Лучшими изобретателями являются В. Т. Левчук и другие.

Хозяйство цеха за последние годы очень расширилось. Объем работ увеличился. Так, например, в 1968 году завод потреблял в двенадцать с лишним раз больше электроэнергии, чем в 1950 году, а по сравнению с 1940 годом количество электроэнергии потреблялось в несколько тысяч раз больше.

Цех народного потребления

На базе участка по изготовлению ширпотреба в 1967 году был создан цех товаров народного потребления. Сейчас он выпускает стиральные машины, детские коляски, сервировочные столики и другую продукцию из металла.

Производство постоянно механизируется и автоматизируется. В цехе действует конвейер по сборке изделий.

Многие рабочие цеха систематически перевыполняют производственную программу. Особенно больших успехов в труде добились слесари В. А. Богомолов, Г. А. Кудрявцев, О. С. Лазунина, А. А. Тарантуев, старший технолог А. И. Малаховский.

Теплосиловой цех

Источником тепловой энергии на заводе являются сложные установки, которые обслуживают рабочие теплосилового цеха. В его составе пять участков: центральная котельная, компрессорная станция, газовое хо-

зяйство, очистные сооружения и сантехническая мастерская.

Объем работ, выполняемых коллективом, очень большой, и цех по численности рабочих далеко не последний на заводе. Рабочий день здесь организован так, чтобы не было перебоев в обеспечении предприятия какими-либо видами энергии.

Коллектив цеха идет в первых рядах борцов за коммунистический труд. Лучшими его людьми являются газосварщик И. С. Вареник, мастер, коммунист А. С. Ефимов. Оба имеют правительственные награды. Путь от кузнеца до заместителя начальника цеха прошел А. И. Червинский. Инициатором внедрения многих механизаторских новинок является слесарь Я. С. Люсюченко.

Работники цеха часто выезжают в села для помощи колхозам и совхозам по механизации ферм, сооружению оросительных систем. В 1965 году они, например, произвели в колхозе имени XXII съезда КПСС Макаровского района Киевский области монтаж оросительной системы, а также полностью смонтировали водоснабжение на фермах. Годом позднее рабочие соорудили в совхозе «Белогородский» вблизи Киева разветвленную оросительную систему на площади 100 гектаров. Немало и других полезных дел на счету у тепловиков.

Автотранспортное хозяйство

Созданное еще в 30-х годах автотранспортное хозяйство завода на первых порах имело всего три машины. В настоящее же время оно равно целому автопарку небольшого города. В заводском автохозяйстве свыше ста автомобилей различного назначения, тридцать тракторов, свой тепловоз, около ста электрокаров и множество других специальных машин и механизмов.

Автотранспорт размещается в специально построенном в 1964 году корпусе манежного типа.

Во главе хозяйства еще с времен войны стоит Н. И. Соколовский, опытный специалист, отзывчивый товарищ, умелый хозяйственник.

Автотранспортники трудятся хорошо. Сто пятьдесят человек являются ударниками коммунистического труда. Лучшие из лучших — водители В. К. Коваленко, В. И. Ханин, Н. И. Малинников, электрокарщица М. С. Остренко, электрослесарь Н. И. Дьяченко, слесари-мотористы В. А. Антоненко, Н. Н. Комаров и другие. Всеобщим уважением пользуются ветеран труда токарь Г. А. Томащук, механик Д. Я. Клименко. К своим обязанностям рабочие относятся с чувством большой ответственности — ведь от своевременных поставок сырья, материалов, узлов и агрегатов зависит успех работы основных цехов.

Ремонтно-механический

Цех занимается ремонтом эксплуатируемого оборудования, монтажом нового, механизацией трудоемких процессов, сооружением подъемно-транспортных средств, изготавливает нестандартное оборудование для основного производства.

Четырем бригадам присвоено звание коллектива коммунистического труда. Гордостью не только цеха, но и всех рабочих завода являются старые гвардейцы-самолетостроители, много лет отдавшие предприятию — П. З. Андриевский, П. А. Лозинский, П. И. Назаренко, П. Г. Могилин, а также представители нынешнего поколения — Н. А. Другов, Г. А. Рябчун, В. И. Сергиенко, начальник цеха В. Г. Песоцкий. Лучшими рационализаторами здесь по праву считаются П. П. Кухарь и Б. И. Прович.

Новые достижения

Претворяя в жизнь решения партии и правительства, направленные на улучшение управления промышленностью, совершенствование планирования и усиление экономического стимулирования промышленного производства, наш завод добился значительных успехов.

Ранее многих предприятий города он начал самостоятельно решать вопросы детального планирования всего объема производства, номенклатуры и ассортимента продукции на основе государственного планового задания, а также заказов, принятых предприятием в порядке прямых связей с потребителями и сбытовыми организациями.

Экономическая реформа позволила расширить сферу планирования на самом предприятии, а это заставило коллектив полнее использовать все резервы и возможности.

Большую роль в повышении уровня производства стал, в частности, играть фонд материального поощрения, создаваемый непосредственно на заводе. Выискивались новые источники накопления на производстве, использовались все резервы. Были пересмотрены устаревшие нормы выработки. На заводе их ежегодно повышают. Снизили рабочие и нормы потребления металла, а из отходов наладили выпуск предметов ширпотреба — ведь это тоже источник накоплений. Резервы оказались настолько значительными, что позволили не только выполнить первоначальный план, но даже увеличить его. Полностью было сбалансировано и задание по прибылям. Как правило, на заводе не останавливаются перед временными издержками, если инициатива и новшества в будущем дадут весомые плоды.

Экономическая реформа активизирует творческую мысль людей, учит самолетостроителей как инженеров, так и рабочих по-хозяйски относиться к государственному рублю. Специалисты всех служб и цехов старательно, по крупице, выискивают все новые резервы производства.

Реформа предусматривала целый комплекс мероприятий на производстве. И они у нас успешно осуществляются. Но вместе с тем, как и в любом комплексе, в ней есть главное звено. Это хозрасчет. Его внедрение привело к тому, что весь коллектив почувствовал себя материально ответственным и заинтересованным. Поскольку самолетостроение — производство чрезвычайно сложное, с длительным циклом постройки машин, переход на хозрасчет проходил с трудностями. Но теперь все позади. Завод добился больших и устойчивых производственных успехов. В этом заслуга всех — рабочих, партийной организации, руководства завода, сотрудников отделов и цехов.

ПУТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Важные задачи

Народное хозяйство нашей страны — первой в мире страны социализма — уверенно идет по пути научно-технического прогресса.

Поэтому партия и правительство уделяют такое большое внимание научно-техническому прогрессу.

Не составляет исключения и авиапромышленность. Она широко использует в своем производстве самые

передовые достижения науки и техники,— тяжелой индустрии, машиностроения, радиотехники, электроники, химии, автоматического управления,— все, что создается передовой технической мыслью, служит отечественному самолетостроению.

Темпы технического прогресса на воздушном транспорте прежде всего определяются такими факторами как скорость, высота, дальность, грузоподъемность, надежность. До того, как появились турбовинтовые и реактивные самолеты, достижения авиационной науки и техники в наращивании скоростей исчислялись десятками, реже — сотнями километров в час, высота — тысячами метров, дальность — несколькими сотнями километров, грузоподъемность — сотнями килограммов. Переход гражданской авиации в новое качество сделал возможным увеличить сразу скорость, высоту и дальность полетов по меньшей мере в два-три раза, а грузоподъемность — и того более.

Освоение турбовинтовой, а затем и реактивной техники — очень важное наше достижение. Авиационные предприятия страны, в том числе Киевский завод, делали и делают в период развернутого строительства коммунизма все возможное, чтобы успешно выполнить задания семилетки и пятилетки, превратить гражданскую авиацию в передовую, высокорентабельную отрасль нашего народного хозяйства.

В ходе воплощения в жизнь решений XXIII съезда КПСС повысился технический уровень производства на всех предприятиях, осваивается комплексная механизация, заменяется устаревшее оборудование новым. На каждом заводе значительно расширен объем научно-исследовательских, конструкторских и экспериментальных работ.

На нашем заводе вся деятельность инженерно-технических служб направлена на непрерывное совершенствование техники производства, на повышение его технического уровня.

Применение новых методов обработки металла, внедрение более прогрессивных способов обработки поверхностей деталей сложного профиля и другие новшества — все это дало возможность высвободить целый ряд станков, уменьшило необходимость в сложнофасонном режущем инструменте, повысило производительность труда.

Автоматизация производства

Повышение производительности труда, как известно, немыслимо без оснащения предприятия новым, высокопроизводительным оборудованием, без роста энерговооруженности рабочих.

Однако имеющуюся технику нужно уметь еще и разумно использовать, ибо внедрение ее само по себе еще не влечет роста всех основных производственных показателей. Поэтому в начале 60-х годов на предприятии была проделана большая работа по механизации и автоматизации производства. Были внедрены многономенклатурные поточные линии, на одной из которых начали изготовлять около девятисот наименований деталей из прессованных профилей. Организовались линии на сборке и клепке узлов фюзеляжа, по изготовлению болтов и винтов, высадке, обсечке головок и накатке, по механической обработке пятидесяти наименований наконечников для заплетки тросов.

Завод освоил и внедрил двенадцать новых технологических процессов. Многие участки переведены на более прогрессивные методы работы: изготовление, точение по копиру, химическое фрезерование, сварка де-

талей в среде углекислого газа, изготовление деталей холодной штамповкой, а также обработка по типовым наладкам.

До экономической реформы завод имел немалый резерв оборудования, поэтому выход из строя, продолжительный ремонт станка или пресса легко компенсировались. В новых условиях предприятие не заинтересовано в запасном оборудовании. «Лишних» станков теперь нет, зато каждый из имеющихся переведен на новый режим работы и дает максимальную отдачу.

Авиастроители все время изыскивают новые резервы и неиспользованные возможности. Были установлены, например, счетчики показателей работы и простоев оборудования на большинстве металлорежущих станков, что дало возможность правильно анализировать и корректировать организацию использования парка.

Большое значение имело освоение вихревой нарезки круглой резьбы специальных винтов, что значительно снизило трудоемкость их изготовления, внедрение электропаяльника с терморегулятором, который обеспечивает постоянство заданной температуры в процессе пайки. Введено в действие также выравнивающее приспособление для клепки панелей на прессах.

Качественный скачок был сделан и в области технологии, производства деталей с помощью горячей штамповки и формовки. Для улучшения условий труда и повышения качества изделий большинство клепальных работ было переведено на прессовую клепку. Детали фрезеруются в основном на станках с программным управлением.

К числу наиболее важных мероприятий, выполненных цехами подготовки производства и вспомогательными службами завода, относятся оборудование цеха

покрытий, организация цеха по изготовлению крупных деталей, постройка плавильной литейной печи; изготовление нескольких десятков гидропрессов в цехе неметаллов; введение в эксплуатацию нового корпуса с перебазировкой туда ряда цехов, а также монтаж крупных компрессоров на заводе.

Клеесварные конструкции

В новой пятилетке нашли применение и другие важные технические новинки. Одна из них — внедрение в производство клеесварных соединений, освоенных впервые в мировой практике самолетостроения у нас на заводе. Преимущество их неоспоримо: материал не ослабляется отверстиями под заклепки, введение клея в межшовном пространстве повышает прочность соединения. Благодаря склеиванию деталей упростился процесс герметизации пассажирских самолетов, повысилась надежность и долговечность машин. Немаловажное значение имело и то, что сократился объем клепки, удалось механизировать многие технологические операции, повысить культуру производства.

Это был важный шаг в улучшении технологии самолетостроения, уменьшении производственных затрат.

Главный комитет ВДНХ в Москве наградил завод за выполнение этой работы Дипломом второй степени, а работники предприятия — главный металлург завода Н. В. Полывянный и начальник отдела сварки Н. М. Яворская получили Большие серебряные медали.

Важный вклад в организацию производства клеесварных панелей внесли начальник цеха В. Т. Черниченко, начальник технического бюро Н. И. Кузнецов, старший мастер А. К. Очеповский, работники отдела сварки В. Ф. Сохань, Н. Ф. Величко, В. М. Гербштейн, К. С. Галицкий и другие.

За изучением опыта применения клеесварных соединений к нам приезжали представители многих авиационных, судостроительных и вагоностроительных заводов страны. В Узбекистане по этому вопросу в 1966 году созывалось специальное совещание, на котором был заслушан доклад завода об опыте и результатах внедрения клеесварных работ.

Служба стандартизации

Применение в промышленности стандартов также одно из важнейших средств технического прогресса и повышения качества выпускаемой продукции. Усложнение изделий, оборудования и приборов, освоение и внедрение в производство новых материалов, повышенные требования к качеству, надежности и долговечности изделий, мобильность в освоении новой техники — все это требует широкого развития работ в области стандартизации. Опытные специалисты отдела занимаются унификацией деталей, выпуском нормалей, разработкой справочников, бесперебойно обеспечивают производство стандартами и нормалями.

О возросшем объеме работ службы стандартизации свидетельствует такой факт. Только альбомы применяемых в изделиях завода нормалей составляют пять томов на тысячу листов. А чтобы проверить, идет ли тот или иной размер нормали, конструктору приходится иметь дело с перечнем на двухстах пятидесяти листах. Работники отдела решили унифицировать профили и создали справочник-ограничитель. Свыше трехсот позиций профилей различных типов и характеристик были сгруппированы и размещены на одном листе. Тем самым был создан очень важный документ, помогающий рабочему в десять раз быстрее отыскивать нужный профиль и все другие необходимые сведения.

Внедрение новых заводских нормалей дало возможность сократить до минимума случаи необоснованного введения в чертежи новых типов заклепок, болтов, винтов, шпилек, гаек, шайб, уплотнительных колец, подшипников. Намного сократился объем справочных документов, к которым ранее приходилось прибегать конструкторам и технологам.

Большой вклад в улучшение службы стандартизации на заводе внесли Ф. К. Божко, Т. Н. Соколова и другие работники.

Информационно-вычислительный центр

Для коренного улучшения системы и методов планирования, учета и регулирования хода производственного процесса — как отдельных звеньев, так и всего завода — в 1968 году на предприятии был создан информационно-вычислительный центр (ИВЦ).

В ИВЦ имеется электронно-вычислительная машина «Минск-22», около сорока комплектов телеграфной аппаратуры, пять новейших счетно-перфорационных устройств, электронный вычислитель и свыше ста других высокопроизводительных вычислительных машин.

Специалисты центра решают очень сложные задачи. Схематически их деятельность можно представить так: а) автоматизация технической подготовки производства (планирование плазово-шаблонных работ, проектирование и разработка технологических процессов, проектов оснастки и инструмента, чертежно-конструкторских работ), б) автоматизация учета и регулирования процессов производства (изготовление и выпуск продукции, оперативный контроль за ее качеством, бухгалтерский учет готовой продукции), в) автоматизация планирования, учета и регулирования материального обеспечения

производства (обеспечение предприятия сырьем, материалами и полуфабрикатами, а также готовыми изделиями, оптимальное размещение запасов на складах), г) автоматизация планирования и учета труда и заработной платы (разработки норм времени и нормирования технологических процессов, расчеты трудоемкости производственной программы, планово-учетные работы по определению численности и фондов заработной платы, начисление зарплаты работникам, учет кадров), д) автоматизация планирования и учета основных средств и поддержание их в рабочем состоянии (обеспечение производства основными средствами, их ремонт и модернизация), е) автоматизация планирования и учета себестоимости продукции (планирование себестоимости продукции, составление балансов затрат на производство в натуральном и стоимостном выражении, расчет себестоимости всей выпускаемой продукции, учет производства и состояние отчетной калькуляции себестоимости продукции), ж) автоматизация финансово-сбытовой деятельности предприятия (работы по составлению финансового плана и расчет рентабельности предприятия, контроль за использованием капиталовложений и основных средств, составление сводной бухгалтерской отчетности), з) разработка системы по приему, передаче и предварительной обработке производственной информации.

Новое научное учреждение на заводе производит полностью и в высшей степени точные расчеты по материально-техническому снабжению производства, плазовые расчеты, составляет программы для станков с программным управлением.

Электронно-вычислительная техника с успехом используется для формирования в памяти машин

справочно-нормативных данных по всем материалам из конструкторско-технологических спецификаций по применяемости изделий и деталей, трудовых нормативов, справочников-ценников по материалам, полуфабрикатам и оборудованию.

Широко используется электронная техника при запуске в производство новых изделий. Было, в частности, внедрено около трех тысяч технологических карт, разработанных заводским информационно-вычислительным центром.

Образно говоря, кибернетика оделась в рабочую спецовку самолетостроителя. Это — знаменательное явление, особенно для нашего производства, где изготовляется огромное количество всевозможных деталей, технология производства которых очень сложна.

Таким образом, комплекс задач, решающихся в электронном мозге завода,— чрезвычайно сложный, важный и большой.

Многие работники центра зарекомендовали себя знающими людьми, которым по плечу решение сложнейших задач. Это инженер-конструктор первой категории Г. С. Неижко, оператор-коммунист Г. И. Исаева-Белоконь и многие другие. Большие знания и опыт имеет слесарь-электронник Л. П. Шевченко.

Очень продуктивны на производстве быстро переналаживающиеся станки с программным управлением. Разница между ними и обычными станками-автоматами огромная. Ведь в обычных станках размеры будущих деталей задаются рабочим органам в виде целого ряда последовательных целенаправленных движений, обеспечивающих обработку. Эти движения детально размечаются, их характер определяют всевозможные калибровочные толкатели, кулачки или копиры.

Для выполнения операций на станке с программным управлением ничего этого не нужно. Программа ему задается путем непосредственного ввода закодированных параметров в систему управления. Это — абсолютно новый метод, который в корне изменяет и упрощает многие процессы.

А как составляются сами программы? Может быть, это сложно и сводит на нет полученные преимущества? Ничуть. Их готовят работники расчетного центра. Электронно-вычислительная техника почти полностью автоматизировала и этот процесс.

Фрезерные станки с программным управлением при обработке деталей со сложными криволинейными поверхностями повышают производительность труда в несколько раз по сравнению с универсально-фрезерными станками.

Работают они быстро. Организация такого производства требует большого умения и знаний. В самом деле, одна операция сменяется другой, производится чистовое фрезерование, сверление, зенковка, развертка отверстий. Автоматические устройства поворачивают заготовку в нужное положение, подают тот или иной инструмент. И вот на табло уже вспыхнули цифры контрольных размеров: деталь готова. Теперь путь ее — в цех покрытий и кладовую цеха сборки, откуда по мере необходимости она будет подана на сборочный стенд.

Завод накопил уже значительный опыт по внедрению в производство станков с программным управлением.

Массовое техническое творчество

Решение важнейших производственных задач зависит не только от темпов технического перевооружения предприятия, позволяющего облегчить труд людей, поднять класс точности и качества

выпускаемых изделий, но и от того, какой круг работников занимается вопросами технического прогресса, от массовости технического творчества.

Новое широкое развитие в последние годы получила рационализаторская деятельность и на нашем заводе. По примеру уральских рабочих авиастроители стали участниками создания рационализаторского фонда семилетки. Для этого было организовано несколько комплексных бригад, в которые вошли рабочие, техники, инженеры, сотрудники ряда институтов Академии наук УССР. Тесное сотрудничество производства и науки содействовало повышению уровня экспериментальных работ.

Первый год пятилетки ознаменовался на заводе большими достижениями технического творчества. Рационализаторы и изобретатели (их было к тому времени уже около тысячи человек) сэкономили крупную сумму — свыше трех миллионов рублей.

Учитывая большой поток рационализаторских предложений, администрация создала в каждом цехе советы. Они рассматривали предложения и самые перспективные разрабатывали и рекомендовали производству.

В 1960 году на предприятии появились первые общественные бюро экономического анализа, которые сосредоточили свою деятельность на организации анализа экономических показателей цеха и его участков, вырабатывали предложения по улучшению экономики, изыскивали скрытые резервы для снижения себестоимости изделий. Всю эту работу инженеры, техники и новаторы завода осуществляли на общественных началах.

На предприятии выросли замечательные умельцы, сродни сказочному «Левше». Среди них — слесарь инструментального цеха Р. А. Столярчук, удостоенный зва-

ния «Заслуженный рационализатор УССР». Самые сложные, тонкие изделия были подвластны его золотым рукам, умению, знаниям.

Когда профессору Н. М. Амосову потребовался, например, аппарат искусственного кровообращения (кстати, он был сконструирован у нас на заводе), ученый обратился к Ростиславу Александровичу. Аппарат был изготовлен на уровне лучших образцов медицинского оборудования.

Велик вклад в техническое творчество и Павла Федоровича Лобко. Он разработал и внедрил в производство четыре изобретения, около полсотни рационализаторских предложений, эффект от которых составил треть миллиона рублей. Уйдя на пенсию, опытный рационализатор продолжает трудиться на предприятии, много помогает молодежи.

Слесарь-механик, отличный рационализатор А. А. Музалевский за большие успехи награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Украинской ССР.

М. М. Климов — термист инструментального цеха, работающий с 1947 года на заводе, проявил себя как отличный мастер своего дела, новатор и активный рационализатор. На протяжении пяти лет он трудился над изобретением нового метода пайки твердосплавных пластин режущего инструмента, поисками высокопрочного припоя. И достиг цели. Инструмент, напаянный его методом, обладает отличными техническими качествами. Изобретение Митрофана Макаровича запатентовано и широко известно не только в нашей стране, но и за ее пределами. А вообще на его счету три изобретения и полсотни рационализаторских рацпредложений с экономическим эффектом на суму около трехсот тысяч рублей.

2 апреля 1965 года Митрофану Макаровичу Климову за активное участие в изобретательской работе присвоено звание «Заслуженный изобретатель УССР» с вручением Золотой медали и Почетной грамоты Президиума Верховного Совета УССР.

За талантами-самородками по пути рационализаторской деятельности сегодня идут многие рабочие, инженеры и добиваются значительных достижений.

Большой экономический эффект дало внедрение в производство коллективного рационализаторского предложения В. Е. Иванова, Б. Л. Смоленского, М. А. Рохленко, С. И. Чурсина, которые применили совершенно новый технологический цикл в самолетостроении, его экономический эффект составил свыше четверти миллиона рублей. Близкое к этому по значению изобретение двустороннего заточного станка.

Немалую экономическую выгоду принесло предложение инженера А. П. Лысской, заключающееся в совершенно новой технологии окраски самолетов.

Во Всесоюзном смотре достижений рабочих-новаторов, организованном в 1965 году Выставкой достижений народного хозяйства СССР, приняло участие немало тружеников нашего завода. За успехи в рационализаторской работе, освоение и внедрение новой техники Бронзовой медалью и денежными премиями были награждены слесарь Л. Е. Герасимчук и другие работники.

В 1969 году число рационализаторов и изобретателей на предприятии достигло двух тысяч. Экономический эффект от внедрения их предложений ежегодно составляет свыше миллиона рублей. Это внушительная цифра, свидетельствующая о больших достижениях авиастроителей в борьбе за научно-технический прогресс на своем предприятии.

РАБОЧИЙ — ЭТО ЗВУЧИТ ГОРДО

Золотой фонд предприятия

От ремонта машин, напоминающих обтянутые перкалью этажерки, завод пришел к созданию современных крылатых кораблей. Этого мы достигли благодаря заботе партии и правительства о развитии авиационной промышленности, благодаря поистине космическим темпам технического прогресса, возможным лишь в советской стране, благодаря нашим труженикам, ветеранам самолетостроения, их коммунистическому отношению к труду.

За пятьдесят лет вместе с заводом неузнаваемо выросли его люди. Коллектив предприятия изменился количественно и качественно. По сравнению с 1920 годом количество работников завода увеличилось в десятки раз, а по сравнению с 1946 годом — в семь. Почти десять процентов рабочих-самолетостроителей имеют производственный стаж свыше двадцати лет, около тридцати процентов — десять. Только пятая часть тружеников работает на заводе меньше трех лет.

За последнее время завод «помолодел». В 1969 году почти половина работников была в возрасте до тридцати лет, а количество людей в возрасте пятидесяти лет и выше составляло лишь восемь процентов. Только в прошлом году на предприятие пришло 510 выпускников средней школы, то есть — в два раза больше, чем было в предыдущем году.

Факты говорят о большой работе, которая ведется с кадрами.

Творческие способности, высокие духовные качества, гражданская и политическая зрелость людей наиболее полно раскрываются в коллективной деятельности на благо общества. На заводе созданы все условия для этого. И многие авиастроители показывают образцы высокой социалистической сознательности, ударного труда. В свою очередь, на лучших равняются все — в этом направлении строится на предприятии воспитательная работа. Воспитание у рабочих духа коллективизма, самоотверженности, стремления к совершенному овладению современной техникой способствует рождению все новых и новых отрядов передовиков производства.

Рабочие династии

В числе передовиков хочется назвать славные рабочие династии, которых у нас немало,— многие десятки семей, где дети пошли по стопам родителей, став потомственными строителями самолетов.

Мы уже вспоминали о ветеране предприятия П. А. Лозинском — коммунисте, великолепном слесаре, главном механике завода, одном из немногих, кого коллектив удостоил самой высокой чести — навечно зачислить в ряды авиастроителей.

Сын П. А. Лозинского Сергей, вернувшись с фронта, награжденный многими орденами и медалями, тоже пришел на завод. С тех пор он на предприятии работает мастером. К нам пришел и внук Павла Александровича — Анатолий. Отец и сын — отличные производственники. Как и глава династии, они передовики.

Очень популярна на заводе фамилия Слатиных. Федор и Алексей Слатины — слесаря. Еще в 30-х годах они перевыполняли в два-три раза производственные нормы. За труд на авиационном заводе в годы войны оба удостоены правительственных наград. В январе 1942 года

по предложению Федора Васильевича Слатина слесаря завода создали фронтовую бригаду. Тогда же Федор Васильевич увеличил свой рабочий день — с 8 до 16 часов, до тех пор, пока не окончится война.

Хорошо Ф. В. Слатин трудится и сейчас. И хоть не прошло даром напряжение тех лет — здоровье не то, уже устают глаза и трудно становится обгонять в работе молодых, но отставать он не привык — идет в числе лучших.

Таков и старший брат Алексей. Это он в свое время взял Федора на завод, учил его, сделал сменщиком.

Имеется у братьев свой набор приспособлений (ни для кого он секрета не составляет — делятся охотно со всеми), свои приемы работы, своя школа, которая воспитала многих мастеров. Братья внедрили десятки крупных рационализаторских предложений с большим экономическим эффектом.

Жены их Ольга Филипповна и Мария Иосифовна также работают на предприятии. Имеют большой трудовой стаж. Первая — регенераторщица, вторая — техник.

После окончания средней школы пришел в цех и стал за станок комсомолец Владимир Слатин, сын Федора Васильевича. Ныне он лучший слесарь-сборщик, член бригады коммунистического труда. Эстафета самолетостроителя передана в надежные руки.

Широко известна на заводе династия Шевченко, где работает около сорока ее представителей. Ветеран М. В. Шевченко принял эстефету от отца В. Г. Шевченко. Здесь же работает мастером его брат А. В. Шевченко и сын А. М. Шевченко.

Авиазавод стал вторым домом и для семьи потомственного хлебороба, затем слесаря Петра Андреевича Ярощука, храброго солдата в годы войны, коммуниста.

Его старший сын Николай работал поначалу токарем, окончил техникум, ныне — начальник бюро труда и зарплаты цеха. Экономистом трудится и его жена Надя. Старшая дочь Ярощука — Татьяна и ее муж Павел Трухан — также самолетостроители. По стопам старших пошли и младшие Ярощуки: Афанасий — нормировщик, Андрей — слесарь, Анатолий — электрик-сборщик. Их жены тоже являются работницами нашего завода.

Правофланговые

Есть люди, которые всегда впереди — в труде и общественной деятельности. Таков А. И. Карпенко, который в начале 50-х годов стал строгальщиком, а затем освоил специальность шлифовщика. Он один из первых заслужил право работать с личным клеймом. А. И. Карпенко принадлежит к числу тех, кто не может работать коекак, спустя рукава, кто органически не выносит халтуры, не боится «унизить» свое рабочее достоинство каким-нибудь «мелким», черновым делом. Встречаются, к сожалению, еще такие специалисты: им подавай только квалифицированную работу, на которой можно блеснуть мастерством, отличиться. Алексей Иванович все сделает так, что залюбуешься. Не зря ему первому в цехе присвоено звание ударника коммунистического труда. На производственном поприще проявлялся его характер: ровный, прямой, честный. Коллектив, в котором Алексей Иванович работает, уже восьмой год подряд избирает его своим профгруппоргом.

С большой старательностью работает слесарь-сборщик Алексей Яковлевич Коханый, коммунист, пришедший на завод еще перед войной, фронтовик, награжденный орденами и медалями. Редко кто с ним сравняется и по квалификации, и по настойчивости. Рабочий подобного склада не может быть без учени-

ков. И их у Алексея Яковлевича немало. Новички зачастую идут к нему с бедами: и то трудно дается, и этого не понимаю. А слесарь только улыбается: еще станешь мастером, и каким! Было бы желание — научим.

Таков и П. В. Батуринский — слесарь-инструментальщик механического цеха, ударник коммунистического труда. Весь свой богатый опыт и мастерство Петр Васильевич охотно передает молодежи. Он тоже участник Великой Отечественной войны, награжден орденом Славы и боевыми медалями.

Среди правофланговых предприятия немало женщин. Давно трудится на заводе мастер механического цеха Дора Ефремовна Ковтуненко. Заслуженно получила высокую награду — орден Ленина. Это — и за большой личный вклад в выполнение производственных заданий, и за подготовку целого отряда рабочих по специальности револьверщика, и за активную общественную работу.

После войны на предприятие приехала Надежда Васильевна Сенаторова, ныне старший инженер рентгеновской лаборатории. Глубокие знания и многолетняя практика помогают ей решать важные производственные проблемы. Четверть века работает на заводе Галина Дмитриевна Муштина. Она — заместитель старшего бухгалтера. За годы ее работы ни разу не было срыва отчетности. Не раз избиралась Галина Дмитриевна и профгруппоргом. Старший бухгалтер общего отдела У. Ф. Поспелова — также добросовестный и старательный работник. Много лет она — член ревизионной комиссии завкома. Не жалея сил и времени, работает старший бухгалтер материальной группы Л. Ф. Лесько.

Немало и других женщин работает на предприятии — Т. И. Лысикова, О. С. Гончарова, Г. А. Саломахина, М. В. Романова, М. П. Онищенко, З. И. Архангельская, Т. Н. Соколова, Е. И. Арцишевская...

Мастер «Золотые руки»

В 1963 году на заводе зародилась интересная традиция: особо отличившимся рабочим присваивать звание мастер «Золотые руки». Первым был удостоен этого звания строгальщик ремонтного цеха Н. Е. Маслюченко, специалист-универсал.

Почетное звание было присвоено также слесарю цеха новой техники Г. А. Бурому, активному рационализатору, лучшему производственнику завода.

Позднее это звание получили и другие рабочие — сборщик-клепальщик М. А. Дергунов, токарь Н. А. Нижник, слесарь-инструментальщик Б. А. Гапченко, слесарь Ф. С. Рябошапка, токарь В. С. Кравец, слесарь В. Н. Ташкевич, токарь Г. В. Сычев, фрезеровщик В. Л. Тарасевич. Леонид Емельянович Герасимчук работал слесарем еще до войны. В войну — рабочий оборонного предприятия. С 1944 года — авиастроитель, большой знаток металла и технологии его обработки. Герасимчук один из лучших рационализаторов, активный общественник, депутат городского Совета.

В своем деле Леонид Емельянович большой мастер, великолепно осведомленный специалист, исполненный дерзания, умеющий проложить новую тропу к техническому совершенству. Будучи рабочим, он редактирует специальную литературу, является активным популяризатором своей профессии, технического прогресса.

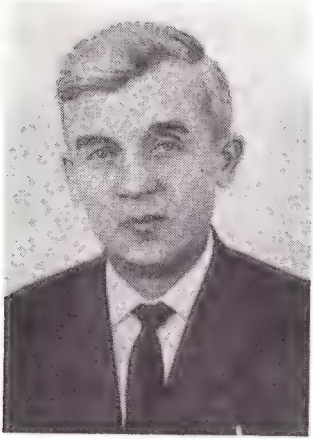
Присвоение звания мастер «Золотые руки» сыграло огромную роль в воспитании рабочих, стало высокой оценкой их ударных дел.

Применение правильной системы поощрения за бездефектное изготовление продукции повысило ответственность рабочих за выполняемую работу и помогло вырастить новые ряды отличников производства, работающих с личным клеймом. Только в 1965 году личные клейма получили около пятидесяти передовиков самолетостроения. В конце новой пятилетки уже четыреста человек работало на самоконтроле. В первых рядах их были коммунисты — слесарь сборочного цеха А. Н. Шалюта, сборщик фюзеляжного цеха И. М. Петренко, слесарь механического цеха М. А. Гитерман и другие. С каждым годом таких мастеров становится все больше. И это закономерно. Ведь если раньше на приобретение мастерства тратились многие годы, то теперь, когда повысился общий уровень развития и культура рабочих, все постигается намного быстрее.

Главный инженер

В начале 60-х годов на завод прибыл новый главный инженер — Василий Григорьевич Олешко, проработавший до этого на разных командных должностях в авиапромышленности четырнадцать лет. Вернулся в родной край, ведь здесь, под Киевом, в селе Будаевка прошло детство. В Харькове кончал школу, институт. В день начала Отечественной войны получил диплом инженера-самолетостроителя и был направлен в Забайкалье.

В. Г. Олешко не один год проработал мастером, вырос до начальника цеха, а затем — начальника производства крупного промышленного предприятия. Опытный самолетостроитель, он уже почти десять лет ведет работу по подъему научно-технического уровня производства. В рабочих ценит трудолюбие, честность, профессиональное умение и верность своему делу. Рабочая честь для него, как и для всего руководства



В. Г. Олешко

завода, главная мера в оценке человека.

На заводе широким фронтом внедряются специальные станки и агрегаты, применяются высокоэффективные автоматизированные машины. Причем в каждом отдельном случае приходится учитывать, какая при этом будет достигнута наивысшая производительность, как это отразится на качестве продукции. Перспективная эффективность нововведения определяется комплексно, с учетом трех факторов: производительности, качества, облегчения условий труда. Это основное в работе руководителей завода.

Заместители главного инженера

Рассказывая о людях завода, нельзя обойти молчанием большую и плодотворную работу двух ветеранов, высококвалифицированных инженеров — Ивана Алексеевича Бинкевича и Владимира Петровича Россихина. Украинец и русский, коммунист и беспартийный,— они как бы дополняют друг друга. А в конечном результате — подлинная монументальность многих и многих решений, масштабность мероприятий, разработанных и осуществленных ими.

И. А. Бинкевич родился в 1902 году в селе Вероновцы на Винничине. Комитет незаможных селян рекомендовал его, двадцатилетнего малограмотного парня, на

рабочий факультет. В 1929 году он получил диплом инженера. Прошел почти десятилетнюю закалку на «Арсенале». С 1937 года работает в должности начальника цеха на нашем заводе, в совершенстве освоил авиадело. За отличную работу получил орден Трудового Красного Знамени. Много лет возглавлял производство всего нашего предприятия. С 1964 года Иван Алексеевич работает на посту заместителя главного инженера.

Сказать, что этот человек деловит, скромен, дисциплинирован и требователен прежде всего к себе — мало. Увлеченность делом, разносторонние познания, умение схватывать новое, сочетать теорию с практикой создали Бинкевичу очень большой авторитет среди рабочих.

В. П. Россихин, сын рабочего со станции Христиновка на Черкасщине, в конце 20-х годов был кочегаром, затем студентом Киевского авиаинститута. В 1937 году, после окончания вуза, был призван в Красную Армию. Храбро сражался с белофиннами, за что награжден орденом Красной Звезды.

С 1946 года Владимир Петрович конструктор на нашем предприятии, через три года стал начальником цеха, а с 1960-го — заместитель главного инженера. Его по-настоящему ценят и любят в коллективе. Рабочие говорят о нем как о хорошем специалисте, знающем руководителе, как о своем старшем товарище, наставнике и добром советчике.

Уважают Россихина и за большую заботу о людях. При его активном участии на заводе организована школа коммунистического воспитания, значительно улучшились условия труда, нашла широкое применение техническая эстетика.

Много сделали эти люди и в период внедрения на заводе экономической реформы. Поиск они ведут глу-

бокий и неустанный. По-настоящему заботятся о техническом прогрессе, о научной организации труда, о снижении себестоимости продукции. Благодаря этому на предприятии заметно повысилась производительность труда.

Как люди высшего руководящего звена завода Иван Алексеевич и Владимир Петрович прививают рабочим и специалистам чувство хозяина предприятия, воспитывают их на конкретных образцах коммунистического отношения к порученному делу. Ведь от командира производства требуется, чтобы он учитывал не только состояние техники, уровень технологии, но и настроение людей.

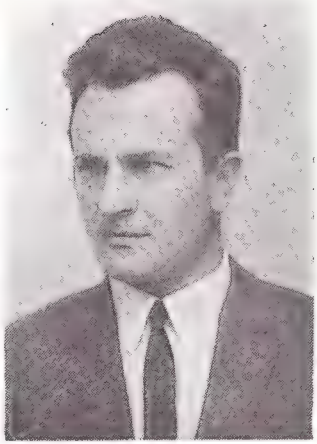
В том, что наше авиапредприятие стало лабораторией разнообразнейшего опыта, имеющего не только местное значение,— немалая частица труда и заместителей главного инженера завода.

Во главе цехов и отделов

В связи с большой реконструкцией завода, проведенной за последние годы, переходом на выпуск более сложной авиационной техники и значительным ростом объема производства потребовалось создание новых цехов и служб, обострился вопрос укомплектования руководящего состава цехов и отделов квалифицированными кадрами. В результате кропотливой работы по подбору и расстановке руководящих кадров нашей партийной организации удалось в течение 1966—1967 годов успешно решить эту важнейшую проблему.

Многие отделы и цехи возглавили молодые инженеры, которые под руководством опытных командиров производства стали умелыми организаторами и воспитателями трудящихся, квалифицированными специалистами и политическими руководителями.

Наряду с такими опытными, кадровыми руководителями цехов и служб завода как С. М. Богач, В. П. Дегтярев, В. С. Задорожный, А. И. Кочетков, И. Л. Левковский, А. А. Мынко, И. И. Надолинский, В. Г. Песоцкий, А. Н. Попов, Ю. Г. Роик, Н. И. Соколовский, Н. Р. Соколов, Г. Д. Тукалов, С. М. Фрейденберг, М. В. Шевченко и другие, хорошо работают молодые руководители В. К. Бондаренко, Ю. Д. Бачурин, Н. П. Жук, П. И. Куликов, П. С. Кошель, В. Е. Лихогруд, Д. Н. Мухин, Р. С. Морозович, А. М. Назаров, Б. И. Пономаренко, В. Т. Черниченко, Е. Г. Шраго, Г. Т. Яковлев, Л. Л. Чирковский, а Г. Ф. Матяш, В. И. Климентьев, В. А. Юрченко, являются главными руководителями ведущих служб завода.



Б. И. Пономаренко

Без преувеличения можно сказать, что без таких людей мы не смогли бы достигнуть нынешних производственных и экономических результатов.

О росте и деловых, политических качествах современных руководителей служб нашего предприятия можно уже судить, познакомившись с начальником электросборочного цеха Анатолием Митрофановичем Назаровым. Этот человек — незаурядная фигура на заводе.

Коренной киевлянин, он перед самой войной по зову

А. М. Назаров

ленинского комсомола пошел в Красную Армию, где вскоре стал механиком по электрооборудованию самолетов. Храбро сражался с врагом, был награжден орденом Красной Звезды и несколькими боевыми медалями. Молодой боец стойко перенес жизненную трагедию: отец его — подпольщик, коммунист, погиб в 1942 году в застенках гестапо.

После войны А. М. Назаров горячо взялся за работу. С 1947 года он электрик-сборщик нашего завода, затем мастер. Вскоре был выдвинут на пост заместителя начальника цеха, стал членом партии, получил специальное образование. И вот уже несколько лет он один из лучших начальников цехов.

Промчались, пролетели годы. Но не напрасно — они отметили нелегкую жизнь Анатолия Митрофановича многими событиями, наполнили хорошими делами, нужными людям, обществу.

В чем причина успеха А. М. Назарова? В трудолюбии, строгом режиме и четкой системе работы, в организованности. Вместе с партийной и профсоюзной организациями цеха Анатолий Митрофанович добивается того, что цех в течение года (а то и пятилетки) успешно выполняет планы. Первый, комплексный — по улучшению условий труда, эстетики производства и оздорови-

тельным мероприятиям. Второй — по внедрению новой техники и «расшивке» узких мест. Третий — по экономике и хозрасчету. А. М. Назаров знает, что для достижения успеха командиру производства нужно, прежде всего, опираться на коллектив, чувствовать его дружескую поддержку, и что инициатива его, как руководителя, вызывает творческую инициативу в коллективе.

Но Анатолий Митрофанович заботится не только о плане. У него много других неотложных дел. У одного работа не ладится, другому не так начислили зарплату, третий просит перенести время отпуска. Во всем нужно разобраться. И для всего начальник цеха находит время, всюду успевает. Его отношения с людьми строятся на принципах партийности, демократичности, четкой организованности, умении смотреть в завтра.

Важная работа

Получая основные чертежи новых самолетов из конструкторского бюро генерального конструктора О. К. Антонова, завод, кроме того, имеет отдел главного конструктора, который принимает эти чертежи, занимается отработкой их для серийного производства, создает всю конструкторскую документацию, следит за ее соблюдением в производстве.

Кроме того, конструкторский отдел проектирует другие изделия.

Главная сила отдела — в работоспособности, высокой эрудиции, глубоких специальных знаниях большинства работников.

Десятки конструкторов отдела в больших тревогах и радостях творчества выполняют нужную и важную работу. Здесь, без преувеличения можно сказать, начи-

наются многие новинки самолетостроительной техники. Строго обоснованный научный подход — такова основа деятельности отдела главного конструктора.

Сейчас этот важнейший отдел возглавляет Борис Иосифович Горовой, длительное время работающий на нашем заводе. Многие годы руководителем этого отдела был опытный инженер А. Н. Попов.

Алексей Николаевич родился в Горловке. В детстве познал ужасы войны, рано лишился отца. С тринадцати лет помогал матери, работавшей в шахте, затем стал, пройдя курс обучения, слесарем-инструментальщиком, поступил на рабфак.

В 1939 году, после пяти лет учебы в Харьковском авиационном институте, получил диплом самолетостроителя.

На наше предприятие А. Н. Попов прибыл в первый год его восстановления после Отечественной войны.

Часто ему, опытному конструктору, приходится встречаться с заводской молодежью. И всякий раз он, не жалея времени, помогает разобраться в сложных проблемах и студентам-практикантам, и рабочим-заочникам, и просто любознательным. Кроме того, Алексей Николаевич много внимания уделяет воспитанию молодых авиастроителей.

Сейчас А. Н. Попов работает заместителем главного инженера и занимается всеми вопросами экспортных поставок и зарубежных связей завода.

Начальник цеха

Всем известно, что молодой авиаинженер, пришедший на предприятие непосредственно со студенческой скамьи, еще не в полной мере специалист. Он становится им лишь после того, как практически изучит производство, сживется с ним.

По-настоящему сроднился с производством инженер В. С. Задорожный. В 1962 году его назначили начальником крыльевого цеха. Было тогда Владимиру Сергеевичу тридцать два года, но он уже прошел все ступени производства: после окончания Харьковского авиационного института в 1956 году работал помощником мастера, затем был технологом, старшим технологом, начальником технического бюро, заместителем начальника цеха.

Не секрет, что руководитель, кроме знаний и организаторских способностей, должен обладать еще и высокими человеческими достоинствами. Владимир Сергеевич всегда шел в трудную минуту на помощь товарищам, помогал молодому рабочему разобраться в сложном чертеже, а то и показывал, как делать нужную деталь. Кроме умелых рук он имеет недюжинные способности и постоянно совершенствует знания. Среди рабочих своего цеха Задорожный пользуется заслуженным авторитетом.

Быть руководителем цеха, отвечать за сотни людей, воспитывать их — это большой экзамен. И выдерживает его лишь тот, кто в полной мере сознает, что уважение окружающих зависит от него самого. Можно утверждать определенно, что Владимир Сергеевич выдержал этот экзамен.

Молодые специалисты

В. К. Бондаренко закончил Киевский политехнический институт в 1960 году. Он — сын фронтовика, погибшего в боях за свободу и честь Отчизны.

Будучи студентом, Володя Бондаренко не одно лето провел на целинных землях, знает цену труду.

Начав работать на нашем заводе помощником мас-

тера, он быстро окунулся в трудовую и общественную жизнь. Вскоре коммунисты приняли его в члены партии.

Не прошло года, как Владимиру поручили нелегкие обязанности мастера, а затем — технолога, начальника технического бюро, заместителя и начальника одного из крупнейших цехов. И В. К. Бондаренко успешно справляется с возложенными на него обязанностями. Владимир отлично понимает, что сегодня достижения в производстве зависят от того, в совершенстве ли человек знает свое дело, владеет ли станком, понимает ли весь процесс производства. И постоянно вырабатывает эти качества у подчиненных, воспитывая у них творческий подход к делу, высокое чувство сознательности и дисциплинированности.

Другому специалисту, Юрию Дмитриевичу Бачурину, немногим более тридцати лет. Он тоже возглавляет цех. Не часто оказывают на предприятиях такое доверие молодым.

Закончив Харьковский авиаинститут, Ю. Д. Бачурин пришел к нам. Комсомолец, отличник учебы, человек, знающий цену свободной минуте, он сразу зарекомендовал себя не только знатоком авиадела, но и ищущим инженером, совершенствующим свои знания, требующим от подчиненных постоянного повышения квалификации. В этом он видит залог успеха в труде.

Десять лет уже работает Бачурин на заводе. Работает безупречно. В этом сказывается не только мастерство управления, но и высокая культура руководителя, и добросовестный подход к людям, забота о них.

Есть высокое понятие — трудовая доблесть. Оно вполне подходит к оценке работы инженеров В. К. Бондаренко и Ю. Д. Бачурина.

Воспитанию у рабочего гордости за свой труд в большой степени способствует умелый наставник, мастер. В цехе окончательной отделки изделий трудится небольшой коллектив под руководством мастера К. С. Желуденко. Рабочие цеха постоянно перевыполняют нормы, умеют организовать свою работу так, что даром не пропадет ни одна минута. Им доверяют самое сложное, самое срочное дело.

Рядом с рабочим всегда — какой бы вопрос не решался, какое бы задание не выполнялось — стоит мастер. Когда-то он тоже был рабочим и до тонкости знает дело, является страстным пропагандистом опыта новаторов, изучив их приемы, объясняет другим, как экономичнее выполнить ту или иную операцию.

В поле зрения мастера не только трудовой процесс, но и человеческие взаимоотношения, «моральный микроклимат», в котором работает коллектив, характер, склонности каждого рабочего. Поэтому, принимая новичка, Кирилл Степанович расспросит его о семье, поинтересуется, собирается ли тот учиться, узнает, к какому делу тянется человек, обязательно даст такой участок, где он сможет проявить свои способности. Если молодой рабочий не нашел еще любимого дела, мастер переведет его на другое место, поможет определиться.

Большое внимание уделяет К. С. Желуденко качеству продукции. Ведь что ни говорите, качество — это зеркало, в котором отражается вся производственная деятельность коллектива.

А. К. Очеповский — тоже мастер. Уроженец братской Белоруссии, сын рабочего, погибшего на фронте. С 1958 года — сварщик на нашем предприятии. В 1961 году закончил вечернее отделение Киевского электромеха-

нического техникума. С работой справляется великолепно, участок его год от года перевыполняет план. У рабочих А. К. Очеповский пользуется большим авторитетом.

По мере того, как хозяйственная реформа выдвигает все более сложные задачи перед коллективом, возрастает и роль мастера, как непосредственного организатора производства. Сама жизнь требует, чтобы мастер изучал и анализировал все показатели хозрасчетного плана, был рачительным хозяином. Это Очеповский прекрасно понимает и учитывает в своей работе.

А. К. Очеповский — не только отличный мастер, но и умелый педагог. Он является противником мнения, будто в условиях реформы на воспитательную работу обращать много внимания не стоит: достаточно, мол, мер материального стимулирования, которые воспитывают чувство хозяина, повышают сознательность.

Мастер настойчиво разъясняет ошибочность подобного взгляда. И всегда ищет в людях лучшее, воспитывает в каждом чувство гордости за профессию самолетостроителя.

От таких работников, понимающих задачи технического прогресса, реформы, умеющих мобилизовать на их выполнение коллектив, в определенной мере зависит успех производства.

Отличных мастеров и великолепных воспитателей на заводе сотни. Среди них В. В. Шервуд, А. В. Рыжий, В. Н. Бабик, Д. Е. Ковтуненко, А. М. Черных, В. Л. Тарасевич, А. П. Комаров.

Творец могучих моторов

Среди деталей, необходимых для самолета, наибольшее значение имеет двигатель. Создателем турбовинтовых двигателей к самолетам АН-10, АН-12, АН-24 является коллектив, которым руководил доктор технических

наук, академик АН УССР, Герой Социалистического Труда А. Г. Ивченко. Его моторы исключительно надежны в эксплуатации, просты в обслуживании, легко «переносят» разнообразные климатические условия. За это мы очень благодарны Александру Георгиевичу, не один раз приезжавшему на завод.

Кто же он, генеральный конструктор наших моторов? Родился Александр Георгиевич в городе Большой Токмак на Запорожье, в семье рабочего-литейщика. В восемнадцать лет он тоже стал литейщиком.

Трудовую жизнь начал незадолго до начала Великой Отечественной войны, сперва специалистом по сборке и испытаниям двигателей, а затем ведущим конструктором и заместителем начальника серийного конструкторского бюро авиационного завода.

В годы войны Александр Георгиевич работал на военную авиацию в далекой Сибири, но уже с октября 1943 года он — на Украине. Трудился без устали дни и ночи. С 1945 года А. Г. Ивченко — главный конструктор специального конструкторского бюро. И так — до конца жизни. Именно в этот период наиболее полно проявились организаторские способности и конструкторский талант А. Г. Ивченко. Его работу высоко ценят и за рубежом — редко какая фирма смела состязаться по качеству с его авиамоторами. Руководимый Александром Георгиевичем коллектив первым в короткие сроки решил трудную задачу обеспечения гарантийной работы двигателей в течение нескольких тысяч часов. Одновременно с увеличением ресурса серийных двигателей А. Г. Ивченко возглавил работы по улучшению их экономичности, а также поддержанию мощности при более высоких положительных температурах наружного воздуха.

Александр Георгиевич умел сочетать большую научную и производственную работу с подготовкой высококвалифицированных кадров для авиационной промышленности. Его заслуги перед нашим Воздушным Флотом очень велики.

Не один год трудился главным технологом и главным инженером нашего завода его младший брат, коммунист Анатолий Георгиевич Ивченко. Сейчас он трудится в другом месте, но в нашем коллективе остались о нем самые хорошие воспоминания.

Испытатели

Сложна и ответственна работа испытателя самолетов. Немало отличных специалистов, сочетающих в себе качества летчика и инженера, работало у нас на предприятии.

В 1951 году летно-испытательную станцию завода возглавил Владимир Иванович Лукьянов. Уроженец села Хорошее на Донбассе, он в детстве вряд ли мечтал о небе — с самых ранних лет пришлось зарабатывать нелегкий кусок хлеба. Работал в поле, после — на шахте, коногоном. Окончил школу фабрично-заводского обучения. С 1928 года — в Красной Армии. Вырос до командира, полковника. В годы Великой Отечественной войны за героизм был награжден семью орденами и многими медалями. Ушел в запас. Затем возглавил летно-испытательную станцию нашего завода. В любом деле, при испытании каждой машины проявлял смелость, пытливость ума, техническую талантливость, сметку. К каждому полету Владимир Иванович готовился очень тщательно. Испытание новой машины воспринимал, как сложнейший научный эксперимент — ведь оно, случалось, проходило на режимах, которые никем не изучались прежде.

В 1956 году В. И. Лукьянов был награжден орденом

Памятник В. И. Ленину на территории завода

Александр Георгиевич умел сочетать большую научную и производственную работу с подготовкой высококвалифицированных кадров для авиационной промышленности. Его заслуги перед нашим Воздушным Флотом очень велики.

Не один год трудился главным технологом и главным инженером нашего завода его младший брат, коммунист Анатолий Георгиевич Ивченко. Сейчас он трудится в другом месте, но в нашем коллективе остались о нем самые хорошие воспоминания.

Испытатели

Сложна и ответственна работа испытателя самолетов. Немало отличных специалистов, сочетающих в себе качества летчика и инженера, работало у нас на предприятии.

В 1951 году летно-испытательную станцию завода возглавил Владимир Иванович Лукьянов. Уроженец села Хорошее на Донбассе, он в детстве вряд ли мечтал о небе — с самых ранних лет пришлось зарабатывать нелегкий кусок хлеба. Работал в поле, после — на шахте, коногоном. Окончил школу фабрично-заводского обучения. С 1928 года — в Красной Армии. Вырос до командира, полковника. В годы Великой Отечественной войны за героизм был награжден семью орденами и многими медалями. Ушел в запас. Затем возглавил летно-испытательную станцию нашего завода. В любом деле, при испытании каждой машины проявлял смелость, пытливость ума, техническую талантливость, сметку. К каждому полету Владимир Иванович готовился очень тщательно. Испытание новой машины воспринимал, как сложнейший научный эксперимент — ведь оно, случалось, проходило на режимах, которые никем не изучались прежде.

В 1956 году В. И. Лукьянов был награжден орденом

Ленина. А через несколько месяцев рабочих завода потрясла трагическая весть о гибели этого всеми любимого человека. Случилось это во время авиационной катастрофы, при выполнении служебных обязанностей.

В. И. Лукьянов

Летчик-испытатель Борис Захарович Попков пришел на завод позднее. За плечами летчика — военная школа авиаторов, которую окончил еще в первый год Отечественной войны. С того дня он испытал сотни, тысячи самолетов. Бывал в катастрофах, чрезвычайно сложных ситуациях, но неизменно выходил победителем. За героизм и отвагу удостоен почетного звания Героя Советского Союза, трех боевых орденов. Уже будучи работником завода, в 1966 году получил звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Гордятся наши самолетостроители тем, что такие отважные, опытные и грамотные люди учат летать созданные на заводе машины. Ведь это не просто — победить высоту. Поэтому Б. З. Попков, а также Заслуженный летчик-испытатель СССР С. И. Савченков — большие друзья и помощники специалистов. Ведь новый самолет — нераскрытая книга. И когда в воздухе начинается ее чтение, на каждой «странице» испытатель может столкнуться с сюрпризами, предусмотреть ко-

торые на земле не всегда удается. Поэтому так необходимо творческое содружество и еще — напряжение, отличная память, острое внимание. Забыть, не учесть что-либо во время испытания самолета — значит, в лучшем случае, сорвать задание, в худшем — попасть в беду.

Но с нашими летчиками этого не случается. Они всегда действуют обдуманно и целеустремленно.

В едином строю

Большими производственными успехами встретили наши рабочие 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Как всегда, план был выполнен досрочно. В канун праздника большая группа ветеранов труда, старых коммунистов и активистов была удостоена высоких правительственных наград.

Орден Красного Знамени получил лучший производственник предприятия, контролер Иван Трофимович Дацко. За большую трудовую и общественно-политическую деятельность орден Трудового Красного Знамени получил член КПСС с 1920 года В. П. Жаринов. Орденом Красной Звезды был награжден В. А. Пролеев, участник гражданской войны. Медали «За боевые заслуги» был удостоен член нашего коллектива Г. Н. Боярчук и медали «За трудовую доблесть» — старый коммунист М. И. Гаркуша. Авиастроители, партком и дирекция тепло поздравили награжденных.

Нелегкую жизнь прожили наши ветераны. Но все пути прошли честно, гордо и своим трудовым подвигом, высоким патриотизмом заслужили почетное право воспитывать новые поколения. И в это благородное дело они вкладывают всю свою душу. Ветераны завода помогают создавать на предприятии атмосферу трудо-

вого энтузиазма, сплачивать коллектив на новые свершения. Рабочая среда воспитывает у каждого труженика волю, упорство в достижении цели, выдержку.

И если бы любого самолетостроителя, кадровика предприятия спросили, где он обучился лучшим человеческим качествам советского гражданина и труженика, верности делу партии, услышали бы, несомненно, в ответ — на родном заводе.

ИДЕЙНАЯ УБЕЖДЕННОСТЬ

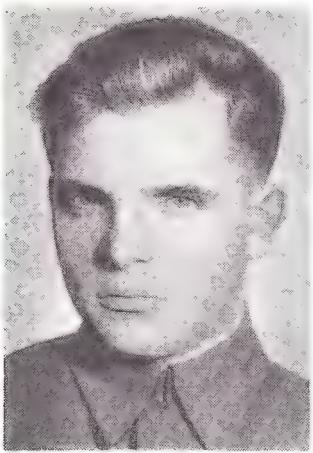
Коммунисты

Велика на нашем предприятии роль партийной организации. Сила коммунистов на производстве — в поддержке всего коллектива. Партийная организация постоянно работает над повышением идейной убежденности рабочих, проводит действенные воспитательные мероприятия.

В составе нашей партийной организации и ветераны завода, и молодежь — лучшие люди производства, активисты-общественники, умелые, знающие пропагандисты и агитаторы. Ее ряды постоянно пополняются.

И если рабочий становится коммунистом, то помимо обычных обязанностей он добровольно принимает еще одну, сложную и ответственную — вести за собой других, быть лучшим тружеником в цехе, на участке, в лаборатории.

Таков, например, токарь И. Н. Сенченко. Он постоянно выполняет по две нормы. Обладая большим опытом, первым берется за изготовление самой сложной детали. Все его изделия — отличного качества. Пожалуй, трудно вспомнить случай, когда бы токари начали изучать новый чертеж без консультации с ним.



И. Н. Сенченко

Иван Никитович пробуждает в людях энергию, инициативу, открывает и поддерживает в человеке все самое лучшее, светлое. Поэтому к нему всегда тянутся люди. На все у И. Н. Сенченко хватает времени, хотя своих забот немало. Он и стенную газету много лет редактировал, и партгруппа, возглавляемая им, была одной из самых сильных и сплоченных на заводе. В последние годы И. Н. Сенченко — член парткома завода, депутат Октябрьского райсовета; знают и уважают его везде.

Таких, как Сенченко, на заводе много — разных по профессии, характеру, трудовому стажу, образованию. Но есть у них общее — любовь к родному предприятию, активность, умение воспитывать трудящихся. Есть среди них и одаренные организаторы, отлично знающие самолетостроение, политические вожаки масс, великолепные мастера своего дела.

На посту начальника участка холодной штамповки свыше двадцати лет работает коммунист И. А. Карчемский. В войну он храбро сражался с фашистами. Так же беззаветно предан делу и в мирной жизни. Экономический эффект от изобретений этого опытного инженера только за последние годы превысил 100 тысяч рублей. За это награжден двумя Бронзовыми медалями ВДНХ, Почетной Грамотой ЦК профсоюза.

Много времени и энергии также отдавали общественной работе коммунисты: сборщик-клепальщик В. С. Дьяченко, слесарь-сборщик И. И. Янович и многие другие.

В начале шестидесятых годов партийная организация завода состояла из семисот коммунистов. Был создан крепкий партийный актив. Некоторые члены КПСС по несколько раз избирались секретарями цеховых парторганизаций, в частности — Н. П. Иванов, В. П. Кушнеренко. Хорошо поставили внутрипартийную работу партгруппорги Р. С. Кирпач, М. М. Мамонтова и другие.

Прошло всего пять лет, и партийная организация количественно увеличилась вдвое. Теперь она уже состояла из сорока трех первичных организаций.

Подавляющее большинство членов КПСС — рабочие. Коммунисты с высшим образованием составили шестую часть организации: со средним — половину. На разных участках производства трудились около ста женщин — членов КПСС и кандидатов в члены партии. Это сплоченный и идейно закаленный авангард коллектива киевских самолетостроителей. Во главе его стоит партийный комитет, получивший в 1968 году права райкома партии.

Партийная организация завода все делает для воспитания у каждого работника сознательного и ответственного отношения к принятым обязательствам, основывая свою требовательность на принципе: дал слово — выполни. Это помогает раскрывать потенциальные возможности соревнования, положительно влияет на весь производственный процесс.

В составе актива партийной организации лучшие силы предприятия. Это — и отличные производствен-

ники, и непревзойденные организаторы, лучшие воспитатели молодежи.

Среди активистов — члены КПСС А. П. Антоненко, И. А. Бойко, А. В. Васильев, П. М. Городилов, П. П. Гридасов, С. И. Грищенко, Ю. И. Данников, В. Ф. Еременко, В. И. Зверев, А. А. Иваницкий, Н. И. Иванов, П. Ф. Кравцов, Д. Я. Коханый, В. И. Костенко, Д. Д. Костин, С. С. Колодочка, Г. И. Козловский, А. М. Комбаров, П. С. Курной, Е. Н. Кузнецова, А. И. Кочетков, Г. С. Коркач, М. Е. Кораблев, Н. И. Кузнецов, С. С. Кудрявцев, А. П. Лепшей, И. Л. Михайлюк, Я. П. Миськов, П. И. Молчанов, В. К. Мудрик, А. И. Панченко, В. И. Петько, Н. Ф. Петренко, И. Б. Прокопенко, Ю. М. Ракчеев, Ю. Г. Роик, А. Д. Сергиенко, Н. Н. Старостина, А. В. Суздалев, Г. Д. Тукалов, И. И. Тулунжа, С. И. Шаповал, В. А. Ярошевский, А. А. Яковицкий и многие другие.

На заводе получили широкое развитие действенные формы участия партийной организации и всего коллектива рабочих в управлении предприятием. Как и везде, у нас активно работают комиссии партийной организации по контролю за деятельностью администрации, которые помогают в работе хозяйственникам на определенных участках, причем в отличие от других комиссий, они постоянные. Члены их докладывают о результатах своей работы избравшему их партийному собранию и партийному комитету. Свои рекомендации комиссии передают администрации завода для реализации.

При нашем парткоме действуют также четыре комиссии партийного контроля за ходом производства: по качеству и культуре его; по новой технике, передовой

технологии, механизации и автоматизации, по экономике и научной организации труда, а также работает комитет народного контроля, посты которого находятся во всех цехах и отделах предприятия.

Многие авторитетные коммунисты нашей партийной организации не раз избирались делегатами съездов партии и других важных политических форумов.

В 1959 году такое доверие было оказано члену КПСС Т. И. Борщевскому. Он был избран делегатом XXI съезда Коммунистической партии Украины, где обсуждались планы дальнейшего развития народного хозяйства республики в семилетке и рассматривались важные политические проблемы. Представителем киевских самолетостроителей на Первом слете ударников и членов бригад коммунистического труда в Москве (1960 год) был наш работник Г. И. Гапонов. На XXII съезд КПСС (1962 год) коммунисты Киевской областной партийной организации избрали ударника коммунистического труда токаря нашего завода И. Н. Сенченко. Он был участником обсуждения и принятия новой Программы КПСС, программы построения коммунистического общества в нашей стране. Работница цеха стапельной оснастки Н. Н. Старостина избиралась делегатом XIII съезда профсоюзов СССР (1963 г.) и X съезда профсоюзов Украины (1968 г.), где рассматривались важные вопросы деятельности профсоюзов как школы коммунизма. В 1966 году киевские коммунисты послали на XXIII съезд КПСС директора предприятия В. А. Степанченко. Он был и делегатом XXII съезда Коммунистической партии Украины, а на XXIII съезде КП Украины избран членом Центрального Комитета.

Участником XXIII съезда КП Украины был и рабочий дюральщик Б. А. Филиппов. Делегатами XIV съезда профсоюзов СССР были избраны А. В. Суздалев и В. А. Степанченко.

Эти факты говорят о высоком авторитете партийной организации самолетостроителей в Киеве, о том, что простой советский рабочий решает важные партийные и государственные дела.

В ряды партии

Сила партии, как известно, в ее организованности, в чистоте рядов. Наша парторганизация постоянно пополняется и растет за счет лучших комсомольцев, лучших производственников завода. Теперь, когда на них возложена большая партийная работа, они стараются выполнить все поручения так же хорошо, как выполняют свою производственную работу.

За последние годы приняты в партию преимущественно представители молодежи: ударник коммунистического труда инженер Виталий Волошин, мастер Нина Карганова, ударник коммунистического труда Владимир Оникиенко, сварщик Валерий Ревин, травильщик Алексей Юшков. Все они — воспитанники Ленинского комсомола. Коммунистами также стали ударники коммунистического труда фрезеровщик Н. В. Кузьмин, токарь П. Л. Петренко. В 1963 году коммунисты единогласно приняли в свою семью дюральщика Г. А. Дзюбу, разметчика Р. С. Мисько, наладчика автоматов В. А. Березанского, мастера П. И. Полякова. Ежегодно около ста самолетостроителей пополняет ряды партийной организации завода.

В партию приходят не только отдельные труженики, но и целые рабочие коллективы, хотя, разумеется, все они принимались в ряды КПСС в индивидуальном

порядке. Прием в партию у нас превращается в событие большого политического значения. При этом всегда присутствуют ветераны завода, коммунисты 20-х годов.

По состоянию на март 1970 года в заводской парторганизации на учете находится почти две тысячи коммунистов. Из них: 64 процента составляют рабочие, 18 процентов — специалисты с высшим образованием, больше половины коммунистов имеют среднее образование.

Это большая сила, способная мобилизовать коллектив предприятия на выполнение любых экономических технических и политических задач.

Повышение политических знаний

Партийная организация использует все формы идейного влияния на массы. Следуя заветам Ленина, она руководствуется в своей деятельности революционной теорией, ведет большую работу по пропаганде марксизма-ленинизма, формированию марксистского мировоззрения у всех членов коллектива. Партийная учеба на заводе направлена на совершенствование политических знаний, идейную закалку коммунистов и беспартийного актива. В сети партучебы самое большое внимание уделялось текущей политике и особенно — экономике промышленного производства. С большим интересом слушатели изучали биографию В. И. Ленина.

В 1960 году в ста с лишним кружках и тринадцати семинарах сети партийного просвещения занимались все коммунисты и комсомольцы завода. Около ста пятидесяти пропагандистов и почти столько же слушателей вечернего университета марксизма-ленинизма повышали свои знания самостоятельно. В экономических школах занималось около 250 коммунистов и свыше

двух тысяч беспартийных рабочих. Лучшими пропагандистами в те годы заслуженно считались А. Г. Ивченко, Г. С. Кунин, А. П. Лепшей, Н. Р. Соколов.

В последние годы в системе политического просвещения занимается большинство авиастроителей. Интерес к занятиям очень повысился. В это время отлично проявили себя руководители кружков Л. Ф. Александровский, Ю. С. Галинский, И. С. Дунда, А. А. Калинин, Л. А. Новак и другие. Немало сделали для повышения действенности партийной учебы и подъема ее теоретического уровня секретари партбюро В. С. Бессмертный (механический цех), В. С. Зубченко, П. И. Молчанов (цех центроплана), А. П. Смоловик, А. А. Яковицкий.

Партком завода стремится ежегодно обеспечить каждую школу и семинар пропагандистами высокой квалификации, глубоко знающими марксистско-ленинскую теорию, умеющими донести ее до людей, проиллюстрировать примерами внешней и внутренней политики партии.

В новой пятилетке в системе партийного просвещения занимается свыше 1200 коммунистов. Слушатели с интересом изучают вопросы партийного строительства, философию, важнейшие решения партии. Пропагандисты С. И. Беляев, С. М. Богач, В. М. Зверев, Г. С. Коркач, И. Д. Притула, А. П. Смоловик и другие проводят занятия на высоком идейно-политическом уровне, постоянно используют во время занятий различные наглядные пособия, кинофильмы, диапозитивы.

Большую работу проводит методический совет по марксистско-ленинской идеологии, которым на протяжении многих лет руководит старый коммунист М. И. Гаркуша. Теоретические занятия помогают

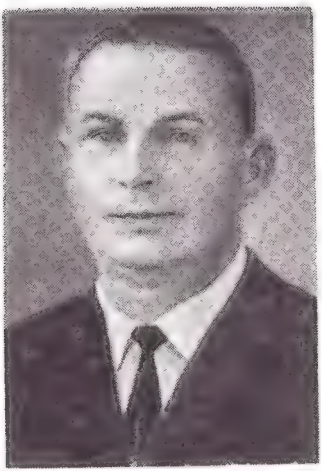
коммунистам лучше понять производственные задачи, влияют на повышение их политической активности, дают необходимые знания и навыки для проведения воспитательной работы.

Для воспитания масс

В арсенале массово-политической работы с людьми немало действенных средств и форм, но ничто не может заменить живого слова агитатора, его непосредственного обращения к сознанию и чувствам человека.

Большую работу проводят агитаторы и на нашем заводе. Лучшие среди них — коммунисты И. Я. Анцибор, М. Л. Березовский, Н. Ф. Гребенник, И. Т. Дацко, А. И. Семенкович, В. М. Ухань и многие другие. В своей деятельности они всегда исходят из того, что агитатор — это политический боец, и его долг — в работе с людьми раскрывать связь их труда с общей борьбой партии и народа за построение коммунизма. Только в агитколлективе при парткоме завода в 1961 году насчитывалось полтораста коммунистов. Кроме того, агитколлективы работают в каждом цехе. Особенно активны они в механическом, слесарно-сварочном и заготовительном цехах. Повседневное внимание агитационно-массовой работе среди авиастроителей уделяли секретари цеховых партийных организаций Д. Д. Костин, С. П. Лозинский, Н. П. Иванов, Б. А. Филиппов.

Агитколлектив завода растет не только количественно, но и качественно, сейчас он увеличился до пятисот человек. В минуты краткого отдыха вокруг агитаторов М. Ф. Кулявцева и В. А. Ярошевского в механическом цехе, В. К. Мудрика и Л. Я. Новикова — в агрегатном, И. И. Колодеж в цехе покрытий, Н. А. Мичак и П. Т. Удовиченко в цехе сборки фюзеляжа, В. И. Оболец в заготовительном цехе собираются рабочие, что-



Б. А. Филиппов.

бы послушать интересную информацию о международных событиях, о жизни нашей страны, поделиться мыслями о ходе производственного процесса на предприятии.

Наряду с освещением политических вопросов большое внимание наши агитаторы уделяют пропаганде научных знаний среди тружеников.

Большую работу среди членов нашего коллектива в последние годы проводят политические информаторы. Они также активно несут слово партии в массы. Лучшие среди них — К. Н. Кондратюк, И. П. Мельниченко из ремонтно-строительного цеха, Г. Ф. Зубенок, Б. М. Приступ из цеха товаров народного потребления, А. А. Папук из эксплуатационно-ремонтного цеха. В своих беседах они используют данные по стране и заводу, анализируют, сопоставляют их. К услугам агитаторов красочно оборудованные в каждом цехе доски цифровых показателей, фотовитрины с портретами лучших производственников — своего рода музейные уголки, где отражено все, чем отличился коллектив в прошлом и что важно для него сегодня.

Убеждая словом Важное место в коммунистическом воспитании масс отведено лекционной пропаганде. Лекции помогают формировать идейную убежденность слушателей, глубокую уверенность в победе коммунизма. Благодаря им авиастроители имеют возможность идти в ногу с новыми научными и политическими знаниями, получать ответы на многие интересующие их вопросы из различных сфер жизни. Ясность, логика, яркие примеры из жизни коллектива, продуманность содержания — отличительные черты лекций, которые читают нашим рабочим.

Хотя газета, книга, радио и кино прочно вошли в быт, лекционной пропаганде у нас не зря придают огромное значение, учитывая ее возможность непосредственно воздействовать на аудиторию, оперативно откликаться на настроения людей, текущие вопросы внутренней и международной жизни. Лекционная работа на заводе ведется оживленно. Главным ее содержанием является пропаганда политики партии, ленинских принципов партийного строительства, важных событий в жизни страны, разъяснение закономерностей международной жизни. Перед авиастроителями неоднократно выступали известные ученые, работники Центрального Комитета Коммунистической партии Украины, министры. Часто выступают партийные работники: В. М. Цыбулько, А. П. Ботвин, Е. Ф. Харчук, Е. Л. Литвинов, И. Т. Катаргин, А. Г. Шевелев, И. А. Палатный, И. Ю. Зарубин и другие.

Большая и высококвалифицированная группа лекторов имеется и на самом заводе. В заводском лектории около ста человек. По решению парткома к чтению докладов и лекций привлечены почти все руководящие работники цехов и отделов.

Только на протяжении одного года заводской лекторий читает для рабочих несколько сот лекций. Преобладают темы по революционной теории марксизма-ленинизма, по экономике и организации промышленности.

Нередко лекции для самолетостроителей читают сами рабочие. Такие лекции всегда собирают большие аудитории. А секрет прост — они конкретны, построены на местных материалах, очень злободневны.

На заводе часто организовываются интересные вечера вопросов и ответов, диспуты, кинолекции.

Лекционная работа играет важную мобилизующую роль в заводском коллективе.

Получив депутатский мандат

Лучшие из лучших самолетостроителей избраны в депутаты местных Советов. Многие годы трудится в сварочном цехе слесарь Петр Михайлович Кучеренко. Знают и уважают его на заводе, часто рабочие избирали его в цехком и в завком профсоюза. Дважды посылали депутатом в Октябрьский районный Совет, а в 1965 году — в Киевский городской Совет депутатов трудящихся. Доверие коллектива он всегда оправдывает с честью.

В Киевский городской Совет депутатов трудящихся единодушно избран в третий раз слесарь Ю. Я. Евтухов, ударник коммунистического труда, постоянно перевыполняющий сменные задания. Работая слесарем по ремонту и отладке автоматических линий, он получил самый высокий квалификационный разряд. Но любят и уважают его не только за успехи в труде — идут к нему люди с самыми различными вопросами. Знают, что всегда поможет, посоветует.

Голосовали трудящиеся и за заточницу инструментального цеха, ударника коммунистического труда З. И. Золотареву, которая уже много лет работает на нашем предприятии. Депутатами местных Советов избраны также электросварщица Г. Г. Масюченко, бригадир коллектива коммунистического труда В. А. Дымнич, слесарь Ю. Г. Гречановский, расточник А. С. Плохих, токарь Н. А. Нижник, слесарь-сборщик А. Я. Коханый, разметчица К. С. Запорожец. Все они оправдывают оказанное им высокое доверие.

Примером в выполнении депутатского долга является наладчица револьверных станков механического цеха, ударник коммунистического труда, член КПСС Галина Ивановна Севастьянова. Несколько раз подряд она избирается в Киевский городской Совет.

Большую честь заводу оказали трудящиеся города Киева, избрав в 1966 году нашего представителя, рабочего дюралевого цеха И. Б. Прокопенко, которому не было и сорока лет, депутатом Верховного Совета Украинской ССР.

Судьба Ивана Борисовича типична для советского человека. Бывший пастух, сын колхозника села Бендюковки вблизи Кагарлыка на Киевщине, затем каменщик, рабочий, он вырос до государственного деятеля. И. Б. Прокопенко — знающий специалист, пользующийся большим авторитетом, политически грамотен, принципиален в делах.

Много наказов получил Иван Борисович на встречах с избирателями — и все выполняет неукоснительно.

Профсоюзный актив

Велика роль профсоюзной организации на промышленном предприятии. Жизнь, быт, труд рабочих — все в поле ее зрения, ко всему она имеет непосредственное отношение. Нелегкая работа у профсоюзного актива. Умение увидеть и поддержать новое, помочь ему утвердиться приходит не сразу и не к каждому. Да и требования к профсоюзному деятелю намного возросли.

На нашем заводе профсоюзный актив сделал немало хорошего. Основная работа проводится в профгруппах. Если боевита профгруппа, активна и вся организация — это известно.

Большое внимание уделяется на заводе умению профсоюзных работников широко пропагандировать и распространять передовой опыт. Эта пропаганда подкрепляется вдумчивой и кропотливой организаторской работой, причем не только внутри цеха или одного предприятия. Профсоюзы морально заинтересованы в развитии всего общественного производства, распространении опыта в больших масштабах. Немало «секретов» своего мастерства рабочие нашего завода раскрыли делегациям других предприятий. Профсоюзная организация всегда была застрельщиком обмена опытом.

Работу профорганизации и цеховых комитетов профсоюза возглавляет заводской комитет. Цеховых организаций на заводе в 1969 году насчитывалось около шестидесяти, профгрупп — почти пятьсот. Они объединяют несколько тысяч профсоюзных активистов, работающих в комиссиях при завкоме, а также при цехкомах. Большинство из них имеют постоянные поручения, и хорошо их выполняют. Среди активистов — и ветераны предприятия, и молодежь.

Завком профсоюза много лет возглавляли А. А. Иваницкий, В. И. Петько, А. В. Суздалев, ныне возглавляет С. И. Грищенко. Это отличные организаторы, отзывчивые люди, сами в прошлом — рабочие, хорошие производственники.

Заводской комитет профсоюза самолетостроителей повседневное внимание уделяет организации социалистического соревнования. По его рекомендации на предприятии широко развернулось двухстороннее соревнование между цехами, отделами, участками, бригадами, которое дало положительные результаты.

Завком профсоюза фактически возглавил общественный смотр культуры производства, который по постановлению Президиума ВЦСПС проводился в канун 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. В том, что завод вышел победителем смотра во всесоюзном масштабе и был награжден Почетной грамотой Президиума ВЦСПС,— немалая заслуга и профсоюзного комитета завода.

Большое внимание завком профсоюза постоянно уделяет повышению политических знаний и организаторского умения профсоюзного актива. Регулярно проводятся для него теоретические семинары, на которых выступают представители областного совета союза, руководители завода и секретари партийного комитета.

Сейчас завком профсоюза организует коллектив предприятия на борьбу за получение высокого звания завода коммунистического труда.

Сила печати

Редакция нашей многотиражной газеты быстро завоевала авторитет у рабочих. Актив её корреспондентов постоянно увеличивается. В его составе, как правило, инициативные люди, активные труженики.

Много лет, например, плодотворно сотрудничали с редакцией мастер термического цеха Ю. А. Сухачев, сотрудник отдела труда и зарплаты Н. Д. Морозов. Прекрасные производственники-сборщики В. С. Долгов, инженер И. И. Власов — также активные рабкоры. Их заметки деловиты, как правило, написаны остроумно, с мастерством.

Немало труда и времени отдает газете общественный заместитель редактора Ф. Г. Дембновецкий, ветеран завода. В редколлегии трудится и старый коммунист А. М. Камбаров. Рабочие уважают его за исключительную честность, справедливость, трудолюбие.

Коллектив редакции многотиражки состоит из людей, прошедших большую школу на производстве. Так, например, столяр плазово-шаблонного цеха Б. Ф. Ковгар и штукатур Т. И. Музыченко заочно окончили Киевский университет и теперь работают в газете. Отлично зарекомендовали себя также редактор радиогазеты Ю. И. Морозов, радиокорреспондент Г. А. Табаченко, рабкоры Л. И. Молчанов и С. И. Ежов.

Начинающие поэты и прозаики завода не раз встречались с известными литераторами. Их гостями были Платон Воронько и Дмитрий Павлычко, лауреат Государственной премии Вера Кетлинская. Эти встречи помогали повышению знаний рабкоров, их мастерства.

Состав рабкоровского актива постоянно молодеет. На смену старой гвардии приходят юноши и девушки, грамотные, трудолюбивые, знающие отлично производство, умеющие с профессиональным мастерством изложить свои мысли.

Активное участие авиастроителей в работе газеты сделало ее страницы очень интересными. Газета действи-

тельно стала знаменем рабочих в борьбе за коммунистический труд, за все новое на производстве.

Активность и политическая зрелость тружеников в значительной степени определяются их участием в выпуске стенных газет, органов партийных, профсоюзных и комсомольских организаций цехов и служб завода.

Газета «Наш химик» в цехе покрытий не без оснований считается лучшей на заводе: в ней всегда можно найти интересный материал о производственной жизни цеха, всесторонне освещена общественная деятельность коллектива. Плодотворно работают в газете Н. Т. Зубков, Е. Н. Кузнецова и другие.

На предприятии возникла даже настоящая рабкоровская династия. Ответственный редактор газеты цеха покрытий И. И. Колодеж передал свое мастерство сыну — в заготовительном цехе сменным редактором газеты «За коммунистический труд» избран А. И. Колодеж. Газеты, редактируемые ими, всесторонне освещают жизнь своих цехов, успешно соперничают по качеству и оперативности помещенных материалов.

Стенная печать откликается на все значительные события в жизни завода, широко пропагандирует передовые методы в труде, помогает коллективам цехов и отделов бороться за увеличение выпуска продукции, улучшение ее качества, устранение недостатков в работе.

Кроме стенных газет на заводе выходят специальные «Бюллетени качества», «Листки технического контроля», «Молнии», «Пламенные приветствия», которые оперативно и действенно реагируют на те или иные нарушения технологического процесса, проявления бесхозяйственности, а также освещают труд передови-

ков, рассказывают о всех хороших начинаниях, сообщают о досрочном выполнении рабочими своих социалистических обязательств.

Это не удивительно. Ведь в редколлегиях — рабочие-передовики, инженеры, техники, те, кто ежедневно беспокоится об улучшении качества наших самолетов, о скорейшем их выпуске.

Традиционными стали смотры-конкурсы, способствующие активизации творческого соревнования рабкоров за выпуск интересных, злободневных номеров газет. Заводская печать действительно организует и мобилизует коллектив — как учил В. И. Ленин.

Люди с красными повязками

Предоставляя трудящимся широкие права и свободы, всемерно обеспечивая их, социалистическое общество в то же время налагает на граждан и определенные обязанности. Одна из них — не только соблюдение норм общественной жизни, но и участие трудящихся в борьбе с правонарушителями.

В конце 50-х годов в нашей стране было утверждено новое Положение о народных дружинах, которые организовывались на всех предприятиях и должны были помогать органам милиции наводить общественный порядок.

Коллектив дружинников авиазавода — самый большой в городе. Он насчитывает около восьмисот человек, среди них — почти двести коммунистов. Все они днем отлично работают в цехах, а вечером несут нелегкую вахту на улицах родного города.

Оберегая порядок на территории вокруг завода и в поселке, дружинники одновременно большое внимание уделяют профилактике правонарушений, инди-

видуальной работе с нарушителями, берут на учет трудновоспитуемых детей и подростков. Немало времени они уделяют также соблюдению безопасности движения.

За активное участие в борьбе с нарушителями общественного порядка и социалистической законности Октябрьский районный Совет депутатов трудящихся наградил Почетными грамотами большую группу дружинников нашего завода. Среди награжденных А. М. Кирилюк, Н. П. Ганушевич, Г. И. Малышко, Н. А. Нижник, В. П. Ременюк и другие. Много полезных дел на их счету.

Дружественные связи

Важным фактором укрепления дружбы и братской солидарности являются поездки делегаций Украины в братские советские республики и дружественные зарубежные страны.

Представители киевских самолетостроителей в составе делегаций УССР посетили многие рабочие коллективы Российской Федерации, Грузии, Белоруссии, Молдавии. Гостили они также в Монголии, Польше, Болгарии, Чехословакии, Германской Демократической Республике.

В свою очередь заводчане — также гостеприимные хозяева.

Как родных и самых близких встречали наши рабочие в декабре 1967 года партийно-правительственную делегацию Российской Федерации во главе с членом Политбюро ЦК КПСС, председателем Совета Министров РСФСР Г. И. Вороновым. Они показали посланцам братской республики все новейшее оборудование, строящиеся и готовые самолеты, ознакомили с условиями труда и бытом.

Авиастроители торжественно принимали у себя вице-президента Академии наук СССР М. Д. Миллионщикова, летчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза П. И. Беляева, бригадира колхоза «Кубань», депутата Верховного Совета СССР, Героя Социалистического Труда М. И. Клепикова и других почетных гостей.

Приезжали к нам и посланцы города-героя Ленинграда. Они привезли на завод овеянное славой знамя легендарного крейсера «Аврора». Перед киевскими самолетостроителями выступали: дважды Герой Советского Союза В. Н. Осипов, прославившийся своими подвигами в годы Великой Отечественной войны; участник Октябрьского вооруженного восстания старый большевик А. С. Виноградский, а также полковник Я. И. Полях. Наши работницы вручили представителям города Ленина букеты красных гвоздик.

В заводском музее хранится сувенир — хрустальная ваза с изображением рабочего, закладывающего фундамент коммунизма. Ее изготовили ленинградские умельцы и подарили киевским самолетостроителям как символ вечной и нерушимой дружбы двух городов-героев.

Гости отметили высокую культуру производства на нашем заводе, повсеместный творческий подход к работе.

В праздники дружбы народов вылились приезды на наше авиапредприятие делегации Болгарской Народной Армии во главе с Министром обороны, генералом армии Добри Джуровым, а также делегации народных предприятий Лейпцигского округа (ГДР) во главе с членом Политбюро ЦК СЕПГ, первым секретарем Лейпцигского окружного комитета партии товарищем Паулем Фрелихом.

За последние годы завод посетило около ста организованных групп экскурсантов, преимущественно представители коммунистического и рабочего движения Франции, Японии, Италии, Индии, Бразилии и многих других стран.

Дружба киевских самолетостроителей с рабочими родственных предприятий, производственными коллективами, которые соревнуются, с представителями других республик и братьями по классу из зарубежных стран, крепка и прочна. Без нее не было бы у нас сегодняшних успехов.

Памятник дорогому Ильичу

Одним из самых больших событий, особенно запомнившихся рабочим, было открытие на заводской площади памятника Владимиру Ильичу Ленину. Давно рабочие ждали этого дня, готовились к нему.

Это было 5 октября 1964 года. Оркестр играл один за другим революционные марши, песни о Ленине и Октябрьской революции, любимые мелодии Ильича. Заводскую площадь заполнил многотысячный коллектив самолетостроителей.

Начался митинг. С торжественными речами выступали слесарь С. М. Качалко, убеленный сединами рабочий И. Т. Дацко, комсомолка цеха нормалей Л. Бойко. От имени всего коллектива они выражали благодарность дорогому вождю за счастливую жизнь трудящихся, говорили о беззаветной преданности советских людей делу партии Ленина, обещали отдать все силы торжеству коммунизма.

Возле памятника всегда море цветов.

Здесь проводятся торжественные линейки молодежи завода, во время которых она рапортует Ильичу о своих

трудовых свершениях, здесь же проходят все общезаводские митинги.

НАШЕ БУДУЩЕЕ

Молодежь завода

Ряды членов ЛКСМУ на предприятии постоянно растут. В конце семилетки они насчитывали свыше двух тысяч молодых авиастроителей. Юноши и девушки с алыми значками трудятся почти на всех участках производства. 80 процентов комсомольцев имеют высшее и среднее образование.

Во главе комсомола стоят авторитетные руководители. Несколько лет подряд секретарем комитета ЛКСМУ избирался молодой коммунист Ю. Я. Сазонов.

С каждым годом комсомольская семья завода пополнялась новыми юношами и девушками. В свою очередь, лучшие комсомольцы становились коммунистами.

Среди молодых членов КПСС, воспитанников комсомола — слесари механического цеха Павел Кухарь и Валерий Зализняк, сборщик-клепальщик крыльевого цеха Григорий Малышко. Все они отличные производственники и общественники.

В социалистическом соревновании молодежь завода принимает самое активное участие, показывает образцы коммунистического труда. Много усилий приложила она, в частности, для досрочного изготовления в 1967 году монтажа телевизионной башни в Останкино. В день 50-летия Великого Октября большая группа комсомольцев завода была занесена в Книгу трудовых подвигов молодежи города-героя Киева.

Среди других на страницы этой книги записаны имена мастера участка коммунистического труда цеха сборки фюзеляжа А. М. Федия, членов бригады слесарей цеха изготовления крупных деталей во главе с Евгением Ивановым, фрезеровщика участка станков с программным управлением Сергея Пацеко, слесаря механического цеха Юрия Евтухова.

Сегодня комсомол завода составляет почти трехтысячный коллектив, в котором насчитывается больше тысячи девушек. Высшее образование имеют 145 комсомольцев, учится в институтах около двухсот. 1619 человек имеют среднее и среднеее специальное образование.

Идейно закаляясь и организационно сплачиваясь, комсомол завода воспитывает молодежь в духе беззаветной верности делу партии, делу Ленина, мобилизует ее на высокопроизводительный труд, досрочное выполнение пятилетки.

Молодые авиастроители принимают активное участие в изготовлении сверхплановых самолетов, постоянно борются за дальнейший подъем производства.

Радует нас новое пополнение, вчерашние десятиклассники. Высокий общеобразовательный уровень позволяет этим юношам и девушкам быстро освоить специальность. Недавние школьники вдумчиво и осмысленно относятся к работе, хорошо разбираются в технике, легко читают чертежи.

Грамотная и культурная молодежь легко приживается на заводе. Подавляющее большинство ее пришло на предприятие надолго, полюбило свою профессию, стремится повышать квалификацию, всем интересуется. Коллектив во всем идет молодежи навстречу, старается развить у нее эти благородные устремления.

Мы стремимся разработать стройную систему нашей заводской педагогики, совершенствовать формы и методы воспитания будущих поколений самолетостроителей. Завод как бы принимает из рук школы эстафету воспитательной работы.

Комсомольцы всегда были запевалами во всех ударных делах.

Победителями в социалистическом соревновании чаще всего выходили комсомольские организации — плазово-шаблонного цеха, которому вручено на вечное хранение Красное знамя, слесарно-сварочного, награжденного Почетной грамотой ЦК ЛКСМУ, цеха неметаллов, получившего Почетную грамоту Киевского обкома комсомола.

Члены комсомольских организаций этих цехов, а также отдела главного конструктора удостоены чести быть сфотографированными у Знамени завода и возле памятника В. И. Ленину, что у нас на предприятии является одной из форм морального поощрения.

В социалистическом соревновании особо отличились бригада Ю. В. Сироты из сборочного и комсомольско-молодежное конструкторское бюро плазово-шаблонного цеха, руководимое В. В. Радовым.

Много молодых рабочих и инженеров свободное время отдают техническому творчеству. Это благодаря их труду и таланту в 1967 году наше предприятие заняло в республике первое место на конкурсе молодых изобретателей и рационализаторов. Победителями конкурса стали Леонид Чигирь, Юрий Гресенко, Геннадий Бондаренко, Юрий Трахтенберг и другие. Сотни тысяч рублей составляет экономический эффект от внедрения их предложений.

Большую помощь предприятию оказывает «Комсо-

мольский прожектор». Штаб его, в который вошли лучшие молодые производственники, выносит на рассмотрение администрации и общественных организаций самые различные, но всегда актуальные вопросы жизни коллектива.

На примерах героизма

На авиазаводе работает много людей, прославившихся на ратном поле и в мирном труде. Среди них — шесть Героев Советского Союза, десять кавалеров ордена Ленина. Сотни наших людей удостоены орденов Красного Знамени, Отечественной войны, Славы, Красной Звезды, Богдана Хмельницкого и других боевых наград. Они являются хорошим примером для молодежи.

Один из них — Герой Советского Союза А. А. Яковицкий. В прошлом — крестьянин, затем рабочий Донбасса, а в годы Великой Отечественной войны — храбрый летчик, выросший до полковника. За заслуги перед Родиной награжден двумя орденами Ленина, тремя — Красного Знамени, орденом Суворова, двумя орденами Красной Звезды, десятью медалями.

После войны Александр Адамович работал в цехе, избирался секретарем парторганизации. Сейчас он — заместитель секретаря парткома, ведет большую работу с молодёжью.

Встречи с ветеранами, лучшими людьми предприятия имеют огромное воспитательное значение. Во время таких встреч старая гвардия завода, комсомольцы девятнадцатого года, коммунисты И. А. Бинкевич, М. В. Шевченко, В. Г. Мареев, В. Г. Песоцкий, П. С. Лавренчук и другие рассказывают молодежи, как рождался и развивался завод, в каких нелегких условиях приходилось жить и работать в годы гражданской

и Великой Отечественной войн, как упорно шли рабочие к победе.

Рада молодежь таким встречам и всегда ищет их. Особенно запомнились беседы с Героем Советского Союза, бывшим командиром дивизии, освобождавшей Киев в 1943 году, генералом Т. Ф. Уманским и генералом А. С. Ширяевым.

Памятным для молодежи остался приезд на завод старых большевиков, лично знавших В. И. Ленина,— Н. И. Мельникова, матроса крейсера «Аврора» А. С. Неволина, делегатов III съезда комсомола И. С. Дунаева и И. С. Шевченко. Приглашали комсомольцы в гости и Героев Социалистического Труда киевлян П. А. Степанчука и Г. Я. Царика.

Есть что рассказать молодым и контролеру цеха П. С. Жабурде, храбро сражавшемуся на Халхин-Голе, участнику битвы за Сталинград, удостоенному многих боевых орденов, полковнику в отставке Е. Е. Стрижаку, кавалеру орденов Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны; Д. Т. Морозу, храброму солдату времен войны, рабочему завода, орденоносцу, бывшим политработникам и ударникам коммунистического труда В. И. Цебро и И. М. Романюку.

Славные трудовые и ратные традиции коллектива — благодатная почва для патриотического воспитания юношей и девушек. И для того, чтобы эти традиции оказали наибольшее влияние на формирование мировоззрения, идейной убежденности каждого молодого человека, на заводе ведется всесторонняя воспитательная работа. Она — в центре внимания партийного и комсомольского комитетов, совета ветеранов, других общественных организаций предприятия.

Формы этой работы многочисленны и разнообразны. В «Дни памяти» на заводе молодые рабочие стоят в почетном карауле у монументов и обелисков, у братских могил, возлагают венки в честь павших в боях за свободу Отчизны, встречаются в торжественной обстановке с участниками Великой Октябрьской социалистической революции, гражданской и Великой Отечественной войн.

Доброй традицией на заводе стало проведение «Дня призывника». Его готовят коммунисты, комсомольцы, ветераны завода, вчерашние солдаты. В этот день, после торжественного собрания юношей выступают лучшие спортсмены, призывники демонстрируют свое мастерство. Торжества заканчиваются концертами художественной самодеятельности. Для призывников также организуются выставки боевой техники. Уходя на службу, наши ребята докладывают коллективу, с какими результатами они идут в Вооруженные Силы.

К труду и обороне

По инициативе комсомольского комитета для новичков, проходивших занятия в отделе технического обучения, читается курс «Истории Киевского авиационного завода», который заканчивается праздником посвящения в рабочее звание юношей и девушек, решивших стать самолетостроителями. Каждый раз это торжество проходит по четко установленной программе.

Сперва перед новичками выступают орденоносцы, ветераны завода, много десятков лет отдавшие развитию авиационной промышленности. Потом слово берут представители молодежи.

Затем происходит церемония вручения молодым рабочим удостоверения предприятия, именного набора инструментов. Вечер заканчивается клятвой молодежи —

быть достойными высокого звания советского рабочего-авиастроителя.

Наша молодежь увлекается авиаделом, парашютным спортом, изучает технику пилотирования, машины.

В работе добровольного общества содействия армии, авиации и флоту принимают участие все заводские юноши и девушки.

Хотя на заводе самой большой и деятельной является секция парашютизма, молодым авиастроителям не чужды и другие виды спорта. Так, например, наш работник А. А. Лучинский принимал участие в союзных соревнованиях по морскому многоборью и привез на завод в 1964 году золотую медаль, получил звание мастера спорта СССР.

Часть молодых рабочих овладевает также профессиями шоферов, мотоциклистов, другие специализируются как авиамастера и электрики, многие отлично ходят на лыжах, стреляют. Поэтому посланцы нашего завода еще до того, как стать под знамена воинских частей, уже хорошо подготовлены к защите Родины.

Руководят этой подготовкой ветераны предприятия.

По памятным местам

Ежегодно, особенно летом, большие группы молодых рабочих завода совершают интересные путешествия и экскурсии. Только в последнем году семилетки, например, свыше трехсот рабочих побывали в Бресте, посетили музей обороны крепости-героя, возложили венки на могилы ее защитников.

В том же году была организована экскурсия на поле Корсунь-Шевченковской битвы. Сотни комсомольцев и молодежи завода прошли по маршруту отряда комсомольцев, погибших на Трипольских кручах в борьбе с бандитами.

Многие наши юноши и девушки ездили также в города-герои — Москву, Ленинград, Волгоград, Одессу.

Все это способствует повышению интересов тружеников к истории родной страны, стимулирует их общественную деятельность.

Наша молодежь умеет не только хорошо трудиться, но и хорошо отдыхать. Долго будут вспоминать «ситцевый бал», в котором приняли участие почти все юноши и девушки завода. Весело и интересно проходят смотры молодежных песен, танцевальные вечера, выезды в лес, на реку.

Шефы

Комсомольский актив завода заботится не только о воспитании молодежи своего предприятия. Он уделяет постоянное внимание учащимся ближайших школ № 40 и 140. Многие комсомольцы, например, пионервожатые отрядов. Большими друзьями и опытными наставниками школьников стали в последнее время наши лучшие производственники Николай Антоненко и Людмила Клепикова. Работе с детьми они отдают много сил и времени.

Заводская молодежь заботится о многом: и о проведении торжественных линеек, и о выпуске стенных газет, руководит техническими кружками, готовит концерты самодеятельности и организовывает клуб веселых и находчивых, проводит увлекательные экскурсии школьников по историческим местам.

Много лет комиссию комитета комсомола по шефской работе в школах возглавлял С. М. Боровой.

В 1968 году комсомольская организация завода взяла шефство над пограничной заставой имени Героя Советского Союза М. И. Шнырикова. В конце 1969 года на границу ездили наши представители, чтобы рассказать

о достигнутых авиастроителями успехах в труде, подготовке к достойной встрече 50-летия Ленинского комсомола, вручить пограничникам памятные подарки, ближе познакомиться с их жизнью.

На заставе в те дни было проведено комсомольское собрание воинов-пограничников и представителей нашего завода. Оно прошло как смотр-отчет достижений в социалистическом соревновании под девизом: «Наш труд тебе, любимая Отчизна!» Отличники боевой и политической подготовки получили на этом собрании рекомендации в партию.

Для семьи и школы

На предприятии огромное внимание уделяется воспитанию нового поколения авиастроителей. Ведь все мы отлично понимаем, что сегодняшние школьники, а также ребята, только переступившие порог наших цехов,— это будущие специалисты. И от того, какими они вырастут, зависят в будущем и успехи нашего завода.

Поэтому при профкоме создана комиссия содействия семье и школе, которую возглавляет Н. Л. Кантер. Работы у нее хватает. Ведь на заводе много рабочей молодежи. Большинство имеет среднее образование. Ну, а те, кто пришел к нам без аттестата зрелости, обязательно учатся в вечерней школе. На заводе стало правилом: новичок получает комсомольскую путевку на учебу.

В летнее время для школьников рабочего поселка члены комиссии содействия семье и школе организуют кружки художественной самодеятельности, интересные спортивные соревнования.

Партийная и комсомольская организации предприя-

Директор завода В. А. Степанченко
перед заседанием Штаба трудовой вахты

тия делают все, чтобы молодежь, приходящая на завод, полюбила профессию авиастроителей, чтобы дети наших рабочих принимали эстафету своих отцов.

В БОРЬБЕ ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД

Поисками и творчеством, высоким трудовым энтузиазмом миллионов советских людей и все возрастающим размахом социалистического соревнования знаменательны наши дни. В канун 1959 года во время предсъездовской вахты тружеников нашей страны родился почин комсомольцев и молодежи депо Москва-Сортировочная — от коммунистических субботников к коллективам коммунистического труда! Это стало высшей формой социалистического соревнования и подлинно массовой школой коммунистического воспитания.

Ведя борьбу за выполнение и перевыполнение производственных заданий, киевские самолетостроители активно включались в движение за коммунистический труд. Под его знамена становились все новые отряды передовиков производства. В авангарде шли коммунисты, своим трудом вдохновляя коллектив на трудовые свершения.

Первым коллективом коммунистического труда у нас на заводе стала бригада А. В. Марьенковой. В ней трудились славные девушки, выполнявшие производственные задания на 150—160 процентов. Среди них выделялась Зинаида Самойлова, дочь фронтовика, умело сочетавшая ударный труд с общественной деятельностью и учебой.

Прошло всего полгода со времени начала движения за коммунистический труд, а на заводе уже пятьдесят бригад взяли на себя обязательства учиться жить и ра-

ботать по-коммунистически. В основном, это были молодежные коллективы. Постоянно искали пути для улучшения производственного процесса, боролись за внедрение и освоение всего прогрессивного комсомольцы Павел Любарец, Ида Невская, Жанна Козорез, Николай Пивень, Григорий Дзюба, Станислав Дмитриев и другие. Поход инициативных и трудолюбивых приобретал все больший размах. Например, в 1962 году за звание коллектива коммунистического труда уже боролись десять цехов, один отдел, семьдесят участков и сто пятьдесят бригад — около третьей части общего количества рабочих. Многие из них завоевали это почетное звание.

Заслуженная штамповщица

Сложна работа штамповщика — не каждому она по силам. Но Лидия Ивановна Вишнякова успешно справляется с ней на нашем заводе уже почти четверть века. Лидия Ивановна в числе первых была удостоена звания ударника коммунистического труда, награждена Почетной грамотой Президиума Верховного Совета УССР.

Теперь Л. И. Вишнякова сама обучает молодежь. Ее опыт и знания нужны тем, кто пришел со школьной скамьи и овладевает нелегкой, но нужной заводу профессией штамповщика.

В честь съездов партии

Большим событием в жизни советского народа явился XXII съезд КПСС, на котором была принята новая Программа партии. В дни подготовки к этому знаменательному событию многие рабочие завода стали на ударную вахту. В два-три раза перевыполняли производственные задания не только отдельные рабочие, но и целые коллективы.

Победители предсъездовского соревнования были занесены в Книгу трудовой славы Киевского областного совета профсоюзов. Среди них смена револьверщиков механического цеха, возглавляемая мастером И. В. Шевченко, бригада токарей во главе с Н. И. Белогубец, комсомольская бригада слесарей механического цеха Г. В. Сальникова, ударники коммунистического труда — И. Ф. Иванов, А. В. Слатин, К. П. Бывалов, Б. А. Филиппов и А. А. Музалевский.

За звание коллективов имени XXII съезда партии боролись на заводе восемь цехов, три отдела, тридцать восемь участков, полтораста бригад, в составе которых было несколько тысяч рабочих.

Высокий патриотизм, одержимость в труде, участие во всех видах общественной деятельности, стремление к высоким техническим знаниям — вот характерные черты жизни коллектива завода.

На пятом году семилетки по примеру ворошиловградских рабочих по всей стране началось соревнование за украинский час. Заключалось оно в том, что труженики разных отраслей промышленности обязывались выполнять норму не за семь часов, а за шесть, т. е. один час за смену работали сверх нормы. Первым на заводе выполнил взятые обязательства фрезеровщик механического цеха В. Н. Невадовский. Он умело спланировал свой рабочий день, учел каждую минуту и добился большого успеха. Его примеру последовали многие рабочие. Больших трудовых побед добился токарь Г. Л. Томащук. Движение за украинский час широко развернулось на нашем предприятии.

Новый, еще больший размах приобрело социалистическое соревнование в дни подготовки к XXIII съезду КПСС. Коллективы цехов, участков, бригад, передовики

производства, ударники коммунистического труда брали повышенные обязательства в честь знаменательного события.

Передовые люди завода, коммунисты, руководство серьезно задумались над тем, как обеспечить выполнение плана на 1966 год — первый год пятилетки.

Задача заключалась в том, чтобы найти пути выполнения трудного задания, мобилизовать творческую активность многотысячного коллектива. Для этого нужно было еще шире организовать действенное, всеохватывающее соревнование за выполнение государственного плана, изыскать и максимально использовать резервы производства, осуществлять экономические методы хозяйствования, внедрять последние достижения науки и техники.

На основе глубокого анализа состояния дел и недостатков производственно-хозяйственной деятельности коллектива в 1965 году службами завода при широком участии партийного актива и передовиков был разработан ряд мероприятий по повышению эффективности производства и обеспечению выполнения установленного государством плана. Эти мероприятия предусматривали вопросы организационно-технического и экономического характера, усиление массово-политической работы в борьбе за рост производительности труда, экономию трудовых и материальных затрат, бережливость в большом и малом, организацию социалистического соревнования.

Партийная организация провела большую работу по мобилизации всего заводского коллектива на осуществление намеченной программы. При этом особое внимание было обращено на решение главной проблемы —

увеличение выпуска продукции за счет повышения производительности труда.

В результате огромной организаторской работы в борьбе за повышение эффективности производства, за высокую производительность труда коллектив завода из месяца в месяц, из года в год на протяжении всей пятилетки выполнял плановые и дополнительные задания, а также повышенные социалистические обязательства по всем технико-экономическим показателям.

Высокие награды

В канун праздника 49-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции нашему заводу, завоевавшему первое место во всесоюзном социалистическом соревновании, было присуждено переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюза.

Отмечая многолетнюю плодотворную работу коллектива и высокие производственные показатели, достигнутые в социалистическом соревновании, министерство наградило еще одну большую группу наших работников нагрудным значком «Отличник социалистического соревнования». Его получили: токарь И. А. Волчатников, инженер М. А. Другова, инженер С. А. Добкин, мастер К. С. Желуденко, столяр А. Я. Романчук, инженер П. Д. Руденко, формовщик В. И. Туз, токарь И. П. Черноусов, механик Д. Г. Шпаренко. Таких же знаков отличия были удостоены ударники коммунистического труда: токарь И. М. Антошин, дюральщик М. А. Портной, слесарь А. В. Слатин, новатор производства бригадир Г. А. Бурый слесари Ф. В. Слатин, А. А. Власенко, П. А. Ковтун, мастера С. С. Дойненко, В. Г. Сироткин, начальник цеха И. И. Надолинский и другие — всего около двухсот человек.

За выдающиеся достижения в выполнении заданий семилетки группа тружеников завода была награждена орденами и медалями.

Ордена Ленина удостоился рабочий дюралевого цеха Борис Александрович Филиппов, выполнивший почти три семилетних плана. Орденом Трудового Красного Знамени были награждены слесарь механического цеха С. М. Качалка, директор завода В. А. Степанченко и слесарь цеха стапельной оснастки Н. Ф. Шевцов.

Орденом «Знак Почета» Президиум Верховного Совета СССР наградил рабочих Н. М. Евплова, А. Я. Коханого, начальников цехов А. П. Лепшея, М. В. Шевченко и летчика-испытателя С. И. Савченкова.

Медалью «За трудовую доблесть» были отмечены достижения рабочих А. З. Палия и Г. Я. Шихова, инженера-конструктора В. И. Ткача и начальника цеха Н. Р. Соколова. Медаль «За трудовое отличие» вручили старшему мастеру кузнечного цеха В. И. Абушеку, газосварщику Е. И. Головатому, шлифовщику В. И. Дехтяренко, сборщику Н. М. Марченко.

Полторы тысячи самолетостроителей получили Почетную грамоту парткома, завкома и дирекции завода, около восьмисот работников — ценные подарки, почти четыреста человек — бесплатные путевки в дома отдыха и санатории. Труд самолетостроителей достойно поощрялся — морально и материально.

В дни празднования 50-летия Советской власти коллектив нашего завода был награжден Памятным Знаменем ЦК КП Украины, Президиума Верховного Совета УССР, Совета Министров УССР и Укрпрофсовета.

За большие заслуги Киевского авиационного завода перед Родиной ему в те знаменательные дни было при-

своено имя 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Авиастроители стараются быть всегда впереди. В письме Центральному Комитету Коммунистической партии Украины они заверили партию, что многотысячный коллектив нашего завода приложит все силы и энергию, чтобы быть достойным награды и встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина новыми трудовыми победами. Самолетостроители с честью выполнили свое обещание.

В дни 100-летия со дня рождения В. И. Ленина свыше двух тысяч работников завода были награждены юбилейной медалью «За доблестный труд». Предприятие было награждено ЦК КП Украины, Президиумом Верховного Совета УССР, Советом Министров УССР и Украинским республиканским советом профсоюзов юбилейной грамотой.

Слеты передовиков

На предприятии стало хорошей традицией ежегодно созывать слеты представителей коллективов и ударников коммунистического труда. В 1968 году очередной слет состоялся в день рождения В. И. Ленина. В нем принимали участие самые активные наши работники, носители нового и передового, отдававшие все силы для развития авиапромышленности, повышения эффективности производства, применения научных методов труда.

Слету ударников и членов коллективов коммунистического труда предшествовала упорная борьба за достижение лучших показателей в социалистическом соревновании, за право быть делегатом слета. Все присутствовавшие на слете в полном смысле слова были маяками производства, на которых равнялся весь коллектив.

В работе слета приняли участие и первые ударники коммунистического труда, и молодые самолетостроители, недавно включившиеся в соревнование. В своем воззвании они писали, обращаясь ко всем рабочим завода: «Мы, делегаты слета ударников и представителей коллективов коммунистического труда, призываем вас, дорогие товарищи, и в дальнейшем постоянно совершенствовать передовые производственные методы, всюду внедрять научную организацию труда, брать действенное шефство над молодыми рабочими, чтобы всем коллективом дружно вписать творческим трудом еще одну славную страницу в летопись нашего завода. От имени всех участников движения за коммунистический труд мы заверяем ленинскую партию, что и в дальнейшем будем гордо нести высокое звание ударника коммунистического труда, отдадим все силы и знания для успешного претворения в жизнь решений XXIII съезда КПСС».

И они выполнили свое слово.

Как мы организовываем социалистическое соревнование

Важным организующим мероприятием на заводе является подведение итогов социалистического соревнования. Этот своеобразный смотр сил, возможностей и резервов направлен на быстрейшее укомплектование деталями, узлами, агрегатами так называемых финишных машин, завершающих определенную производственную программу и обеспечивающих выполнение народнохозяйственного плана завода, а также принятых коллективом обязательств по досрочному выпуску самолетов. Номер такой машины заранее знают все работники и стремятся дать ей «зеленую улицу», убыстряя работы над машинами, идущими впереди. Соревнование приоб-

ретает действенное, целеустремленное и предметное направление.

Подведение итогов квартала превращается в большой рабочий праздник. У финишного самолета, украшенного красным флагом, собираются представители цехов. Самолет как бы символизирует завершенную программу работ, и его, как эстафету, передают следующим подразделениям завода. При этом рабочие торжественно рапортуют о достигнутом. Лучшим производственникам за отличный высокопроизводительный труд вручают грамоты, вымпелы, путевки в дома отдыха.

Финишная машина — своего рода барометр, который определяет ритм и слаженность заводской жизни. О ней идет речь задолго до финиша — на рабочих собраниях, в общественных организациях, на ежедневных утренних заседаниях Штаба трудовой вахты, о ней постоянно беспокоится весь коллектив. Для того, чтобы эта крылатая машина вышла в срок, в цехах, отделах и службах заблаговременно составляется четкий, продуманный во всех деталях внутрипроизводственный план-график. Он позволяет ежедневно, ежечасно контролировать прохождение финишной машины. Любое нарушение графика сразу же фиксируется, отмечается в дневнике соревнования, в передачах заводского радиовещания, на страницах многотиражной газеты.

В период осуществления экономической реформы еще более возросли значение и эффективность социалистического соревнования, создались лучшие условия для поощрения передовиков производства. В организацию его на заводе внесено много новшеств: разработаны наиболее действенные формы, большое значение уделяется гласности, усовершенствованы средства наглядной агитации.

Соревнование за укомплектование финишных машин в первую очередь направлено на выполнение всех составных плана-графика.

Координационным центром социалистического соревнования стал штаб трудовой вахты завода, которым руководит непосредственно директор. В составе штаба секретарь парткома, председатель завкома профсоюза, секретарь комитета комсомола, главный инженер, заместители директора, главные руководители служб. Штаб ежедневно проводит большую организаторскую работу.

Повышение уровня организаторской работы, совершенствование форм и методов социалистического соревнования позволили намного повысить производительность труда, постоянно выполнять производственный план.

На Ленинской вахте

100-летие со дня рождения В. И. Ленина страна встречала грандиозными успехами в коммунистическом строительстве. Одним из проявлений патриотического подъема трудящихся было их активное участие в социалистическом соревновании, посвященном этой великой дате.

Став на юбилейную вахту, все труженики нашего предприятия увеличивали свой вклад в досрочный выпуск самолетов. Возникло много важных начинаний. Немало последователей на заводе нашел почин механика летно-испытательной станции И. И. Лопушенко, предложившего работать так, чтобы сдавать собранные самолеты отделу технического контроля с первого предъявления. Последователи бригады Лопушенко активно включились в социалистическое соревнование и добились права на получение вымпела «За высокое качество».

Большинство рабочих взяли повышенные обязательства. Все они открыли личные счета под названием «Вклад в достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». И этот вклад оказался внушительным.

В ходе соревнования на предприятии умело сочетались различные формы материального и морального поощрения. Самолетостроителю, добившемуся, например, на протяжении трех месяцев первенства среди своих товарищей, присваивают звание «Лучший по профессии». Если он сохраняет это звание полгода, то имя его заносится на заводскую Доску почета, а он награждается Почетной грамотой и денежной премией.

Сотни рабочих уже удостоились этого высокого звания. Все они — первооткрыватели путей к дальнейшему повышению производительности труда, наиболее полному использованию производственных резервов. Они совершенствуют технологию, первыми осваивают новую технику, настойчиво внедряют научную организацию труда.

Таковы прославленные мастера своего дела токарь И. Н. Сенченко, сварщик В. М. Ухань, слесарь Н. В. Смаглюк, фрезеровщик Г. Г. Дьяченко, сборщик-клепальщик Н. Я. Лютый, столяр Б. М. Головатенко. Они намного превышают средние трудовые показатели. Их передовой опыт стал достоянием многих рабочих.

Большая группа авиастроителей участвовала в республиканском конкурсе на звание лучшего рабочего по профессии и лучшей бригады в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и заняла призовые места.

Наше предприятие одним из первых в республике включилось в борьбу за досрочное выполнение пятилетнего плана. Вот как писала об этом газета «Правда»

21 октября 1967 года: «Киевские самолетостроители одними из первых среди коллективов промышленных предприятий столицы Украины поддержали инициативу москвичей, решивших выполнить пятилетку досрочно... Начинается общее собрание коллектива авиастроителей. Директор завода В. А. Степанченко рассказывает о том, что с первых дней пятилетки предприятие взяло хорошие темпы, из месяца в месяц выполняет планы. За год и девять месяцев авиастроители увеличили производительность труда более чем в полтора раза.

— Если мы продуманно организуем свой труд,— говорит электросборщик Е. М. Колбаско,— мы сможем найти большие резервы на каждом рабочем месте. На общем собрании коллектив завода решил, поддерживая почин москвичей, выполнить пятилетний план к 7 ноября 1970 года, увеличить за пятилетие объем промышленного производства в два с половиной раза, а производительность труда — не менее чем в два раза» [1].

Глубокая идейная убежденность, высокая политическая зрелость самолетостроителей все ярче и ярче проявляется в их труде, повседневной практической деятельности.

Всенародное социалистическое соревнование, достойная встреча 100-летия со дня рождения В. И. Ленина были проникнуты духом высокой сознательности, творческой активности и организованности, той массовой заботой о повышении производительности труда, с которой, по словам Владимира Ильича, начинается коммунизм.

Воистину больших успехов добились киевские самолетостроители в дни ленинской трудовой вахты.

---

[1] «Правда», 21 октября 1967 года.

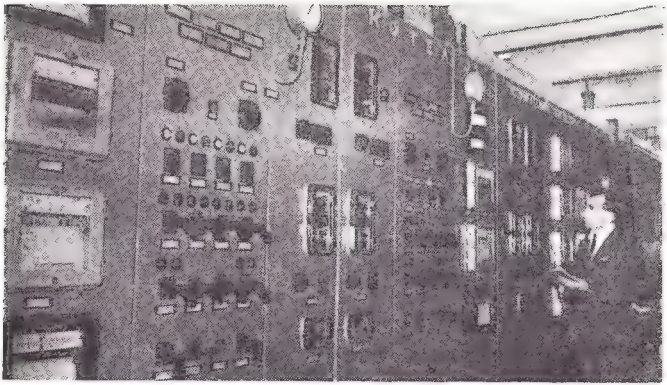
К 100-летию со дня рождения любимого вождя и учителя В. И. Ленина труженики авиазавода обязались выпустить сверхплановой продукции за три года (1968—1970 гг.) на несколько миллионов рублей. К 22 апреля 1970 года ее было выпущено намного больше.

Коллектив завода принял обязательство получить за три года (1968—1970 гг.) сверхплановой прибыли на сотни тысяч рублей. Обязательство было выполнено досрочно. Только за два года было получено в два раза большую сумму сверхплановой прибыли. За этот же период за счет бережливого расходования сэкономлено около 5 миллионов киловатт-часов электроэнергии и свыше 300 тонн топлива. Сэкономлено также около трехсот тонн черных и цветных металлов. Комсомольцы обязались построить безвозмездно самолет «Киевский комсомолец» — и сдержали слово.

Состоявшийся в канун юбилея слет ударников и членов коллективов коммунистического труда завода констатировал: «Мы с гордостью рапортуем о том, что наши обязательства к ленинскому юбилею выполнены с честью. На протяжении всей трудовой вахты из месяца в месяц предприятие ритмично выполняло план по технико-экономическим показателям и освоению новой техники, значительно увеличен объем выпускаемой продукции народного потребления».

Усилить режим экономии и достичь таких результатов коллективу завода помогло обсуждение письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о режиме экономии. С участков, цехов и служб поступили сотни конкретных предложений об использовании резервов производства.

Все это создало реальные возможности досрочно, к 7 ноября 1970 года, выполнить план предприятия.



Участок энергохозяйства завода

Кроме того, самолетостроители беспокоятся о том, чтобы их вездесущие АН-24 становились еще более элегантными, послушными в управлении, надежными в эксплуатации, удобными для пассажиров.

Коллектив нашего завода добился того, что более 98 процентов изделий сдается заказчику с первого предъявления, а гарантийный ресурс самолета АН-24 доведен до 3,5 тысячи летных часов, что на 200 часов больше чем было указано в обязательствах к ленинскому юбилею.

О достижениях самолетостроителей убедительнее всего говорят цифры повышения производительности труда. В 1970 году по сравнению с соответствующим периодом прошлого года производительность труда увеличилась на 20 процентов. Это существенно отразилось на увеличении всех показателей производственной деятельности наших рабочих.

Но успехи не пришли на завод сами по себе. В них отражена повседневная кропотливая воспитательная

работа партийной организации, большой труд всех членов нашего многотысячного коллектива, всех звеньев сложного многоотраслевого хозяйства.

Постоянную и всестороннюю поддержку оказывает заводу союзное министерство, где трудятся люди, болеющие за производство наших самолетов и оказывающие нам большую квалифицированную помощь. Среди них — известные ученые-самолетостроители, организаторы производства. Они часто бывают на нашем заводе и передают свой огромный опыт, знания, учат работать с перспективой.

Социалистическое отношение рабочих к труду — решающий фактор и непременное условие нашего дальнейшего успешного продвижения вперед.

ПОВЫШЕНИЕ БЛАГОСОСТОЯНИЯ РАБОЧИХ

Оплата труда

Создание материально-технической базы коммунистического общества, совершенствование производственных отношений — основа повышения материального благосостояния трудящихся. Интересы народа и государства у нас едины и нераздельны. Государство с максимальной целесообразностью использует ресурсы непрерывно растущего социалистического производства для все большего удовлетворения разнообразных потребностей трудящихся.

На основе могучего развития промышленности, успешного осуществления начертанных партией мероприятий по дальнейшему подъему сельского хозяйства у нас создалась прочная база для всеобщего подъема благосостояния народа. Год от года возрастает жизненный

уровень советских рабочих, в том числе авиастроителей.

В июне 1959 года наш завод был переведен в первую, самую высокую по оплате труда категорию. Зарплата каждого труженика возросла тогда на 10—25 процентов.

Опыт показывает, что система заработной платы способствует закреплению кадров и повышению производительности труда лишь тогда, когда ее начисление и порядок применения надбавок четко согласуются с условиями труда и задачами развития производства.

Чтобы уменьшить текучесть кадров, особенно ведущих профессий (станочники, дюральщики, сборщики-клепальщики, литейщики, кузнецы), была введена сдельно-премиальная зарплата. В результате этого средняя заработная плата значительно возросла.

Если в 1965 году только 15 процентов рабочих основного производства находилось на сдельно-премиальной системе оплаты труда, то в настоящее время больше половины работает по этой системе, причем в основу премирования положен порядок выполнения нормируемых сменно-месячных заданий и сдача продукции высокого качества с первого предъявления.

Значительно увеличился фонд премирования, за счет которого средняя заработная плата самолетостроителя возросла в 1969 году по сравнению с 1965 годом на 20 процентов.

Кроме премий, получаемых рабочими из фонда заработной платы, им выплачиваются также большие премии из фонда материального поощрения — за выполнение срочных и особо важных заданий, полученную экономию материалов. Только за один год около полу-

Дворец культуры авиастроителей

торы тысячи рабочих премированы за счет прибыли — на это израсходовано свыше полумиллиона рублей.

Экономическая реформа принесла рабочему и дополнительную «тринадцатую зарплату». Так назвали труженики вознаграждение, равное, примерно, их месячному окладу, которое получают самолетостроители в конце года за отличный труд и производственный стаж.

Кроме того, из фонда материального поощрения в прошлом году завком выделил каждому седьмому работнику бесплатную путевку в санаторий, а если считать кратковременные дома отдыха — то ее получил каждый четвертый.

Система материального стимулирования на предприятии построена так, чтобы каждый, кто хорошо работает, был по заслугам вознагражден. Например, труженику, изготавливающему продукцию без дефектов и сдающему ее с первого предъявления, выдается дополнительная премия в размере 30 процентов заработка. Тому, кто имеет личное клеймо, начисляется еще 5 процентов от суммы месячной зарплаты. Всем рабочим участка, которому по итогам соревнования вручается вымпел «За высокое качество», также повышается заработная плата.

В целом система материального стимулирования построена так, что отличный производственник зарабатывает около двухсот рублей в месяц. Это — в два раза больше, чем было десять лет назад.

За культуру производства

Проблема создания оптимальных условий труда рабочего — одна из актуальных и важных. Ведь для повышения качества промышленной продукции и воспита-

ния художественных вкусов трудящихся большое значение имеют удобства и оформление рабочего места.

Кроме того, изменение характера труда наших работников в связи с механизацией и автоматизацией производственных процессов, задачи улучшения качества выпускаемых машин заставляют предприятие неустанно заботиться о повышении общей культуры производства. И в этом направлении ведется большая работа.

Сегодня наш завод — весь в зелени. Всюду асфальтовые дорожки, тротуары, аллеи, содержащиеся в образцовом порядке. Вдоль дорожек и тротуаров — газоны и цветочные клумбы. Под деревьями и садом занят не один гектар территории. Целый парк!

Изменились и условия работы в цехах. Только за три последние года завод израсходовал на их улучшение около полумиллиона рублей. За счет одних лишь государственных ассигнований построили, оборудовали по последнему слову техники и сдали в эксплуатацию мастерскую по ремонту ручного пневмоинструмента и проверки его на вибрацию; оборудовали помещения для принятия рабочими водных процедур, произвели много других усовершенствований.

Для того, чтобы ликвидировать производственный травматизм, мы читаем для работников специальный курс по технике безопасности, после чего они сдают установленный зачет. Для представителей всех профессий разработаны и выданы каждому на руки подробные инструкции с перечнем условий, гарантирующих безопасность труда.

Выполнен также большой комплекс мероприятий по переоборудованию и оздоровлению рабочих мест.

Построено, оборудовано и пущено в эксплуатацию, например, помещение, где процесс растворения цианистых солей полностью автоматизирован. С целью ликвидации ручного труда на предприятии оборудовано около двухсот подъемно-транспортных механизмов и устройств.

На производстве сейчас действует около тысячи вентиляционных установок. Для правильной их эксплуатации создан самостоятельный вентиляционный цех, который входит в службу главного энергетика завода.

Реконструированы также цехи гальванопокрытий, литейный, инструментальный, раскройный, электрооборудования, мастерская герметизации кессонов. По последнему слову науки и техники оборудованы участки станков с программным управлением, база универсально-сборных приспособлений, отдел электро-радиоспецоборудования, оклеечная мастерская, информационно-вычислительный центр.

В 1968 году у нас создано бюро технической эстетики, которое ведет большую и полезную работу.

По уровню производственного быта, по культуре производства наше предприятие стало одним из лучших в области. В июне 1969 года за достижение высокого уровня культуры производства и технической эстетики, создание хороших условий труда, позволивших на протяжении многих лет перевыполнять государственные планы и социалистические обязательства, президиум Киевского областного Совета профсоюзов присвоил заводу почетное звание «Предприятие высокой культуры производства».

У нас большие планы на будущее. На заводе, кроме новых просторных и светлых зданий цехов, будут выстроены профилактории и больница, плавательный бас-

сейн, оранжерея для цветов, сады с прудами. То, что культура труда — фактор экономический, ни у кого не вызывает сомнений. Повышать ее — значит повышать и производственные показатели.

Важные показатели

Много внимания мы уделяем жилищному строительству. Начало семилетки, например, на нашем заводе ознаменовалось тем, что многие рабочие получили удобные изолированные квартиры, причем недалеко от предприятия.

С начала шестидесятых годов ежегодно в новые благоустроенные квартиры вселялись сто-двести и больше семей работников завода. Только в 1964 году заводчане получили свыше девяти тысяч квадратных метров жилья или 270 квартир. Например, рабочие цеха окончательной сборки самолетов получили за последние годы 110 изолированных квартир. В первую очередь их получали остро нуждающиеся и отличные работники. В 1968 году за высокие показатели в социалистическом соревновании был премирован квартирой сборщик В. П. Пронин.

Получая благоустроенное жилье, многие наши рабочие, проживающие в сельской местности, отказываются от приусадебных участков, переезжают на постоянное жительство в город. Были случаи, когда они передавали дома, построенные на личные средства, предприятию — под детские сады и ясли.

Большое внимание завод уделяет детям. В 1960—1964 годах начали работать новые детсады на 450 мест. В пионерском лагере «Сокол» ежегодно оздоравливалось свыше тысячи детей младшего и среднего школьного возраста.

За годы текущей пятилетки построены и введены

в эксплуатацию еще три детских комбината почти на полтысячи мест. А в пионерлагерях теперь отдыхают и оздоравливаются все дети рабочих и служащих завода.

Родители за содержание детей платят небольшую сумму денег, не превышающую двух-трех дневных заработков.

Сейчас в дошкольных заведениях находится свыше восьмисот детей самолетостроителей, в пионерлагере «Сокол» ежегодно отдыхает около полуторы тысячи школьников. Кроме того, 360 детей рабочих каждый год оздоравливается в городском пионерлагере «Чайка». Заботятся у нас о детишках все: и те, кто строит для них светлые, уютные здания, и те, кто воспитывает у них с малых лет любовь к Родине.

О повышении жизненного уровня наших рабочих говорит и тот факт, что работники за последнее время приобрели собственные «Волги», «Москвичи» и «Запорожцы», мотоциклы. По далеко не полным данным, наши труженики сейчас имеют 145 автомашин.

Стало нередким явлением, когда рабочий-самолетостроитель отправляется во время отпуска в поездку по стране на собственном автомобиле. И на рыбалку, и на воскресную прогулку он едет с семьей на машине.

Забота о человеке

Прошло время, когда рабочих завода обслуживал врач-универсал и несколько медсестер. В середине 50-х годов на предприятии уже работали отлично оборудованный здравпункт с девятью врачебными кабинетами, рентгенкабинет, необходимые лаборатории, водолечебница, электрокабинет, ингаляторий. Медицинские учреждения полностью укомплектованы врачами. Необходимые консультации дают крупные ученые-медики.

Большое внимание уделяется также профилактике заболеваний самолетостроителей.

Оздоровление рабочих завода в санаториях и домах отдыха поставлено у нас неплохо. Нет цеха или другой службы, труженик которой хотя бы раз не получил путевки в здравницы страны — на Кавказ, в Крым, Одессу, Закарпатье, Прибалтику. Приобрести путевку может каждый желающий. Многосемейным и больным людям, а также отличным производственникам они выдаются бесплатно или на льготных условиях.

Если составить график приобретения путевок рабочими завода, то в 1968 году они получили их в четыре раза больше, чем десять лет назад. Только, например, в 1968 году рабочим завода было выдано 656 путевок, а при сопоставлении с последним довоенным годом их было выдано в семьдесят три раза больше. Это — яркое свидетельство все возрастающей заботы партии и правительства о рабочем человеке, его здоровье.

Сейчас заканчивается строительство пансионата для отдыха рабочих и водоспортивной базы в живописном уголке столицы — Конче-Заспе, а также строится санаторный корпус в Закарпатье. Большинство рабочих теперь будет проводить отдых в этих здравницах.

Организуется отдых и на месте, в Киеве. Только в 1969 году, например, около половины коллектива завода выезжало на двухдневный отдых в лес, на остров Рославский. Тысяча работников предприятия посетила Киевскую гидроэлектростанцию и отдыхала у Киевского моря. Свыше трех тысяч тружеников выезжали на катерах в Канев.

Средства, вложенные предприятием в приобретение санаторных путевок и строительство заводских «домов

здоровья», восполняются великолепным настроением людей, бодростью, отличными результатами в труде.

Не забывает завод и своих ветеранов, людей, которые всю трудовую жизнь проработали на предприятии и ушли на отдых. Правда, уход на пенсию для наших ветеранов — понятие условное: почти ежедневно они в цехах, с которыми сроднились за долгие годы работы.

Так, например, в 1961 году ушел на пенсию Борис Александрович Соколов, проработавший авиастроителем 43 года. Активный участник гражданской войны, летчик, затем конструктор, в последние годы — начальник серийно-конструкторского отдела завода. Все эти девять лет Борис Александрович часто приходит на предприятие, консультирует молодежь, передает ей свой богатый опыт.

На торжественных проводах ветеранов завода Г. И. Белова, М. Л. Березовского, В. И. Дегтяренко, С. М. Носко, Е. А. Коноваленко, А. Я. Романчука, И. Т. Сидоренко, Г. Е. Ситника, Я. М. Сорокового и других было много цветов, задушевных речей. И во всех выступлениях проходила одна мысль: вы по-прежнему остаетесь почетными членами нашего коллектива, вы нам по-прежнему нужны.

Григорий Емельянович Коровченко, проработавший на заводе свыше сорока лет, буквально на следующий день после проводов пришел в цех. И появляется там постоянно, по мере сил и возможностей помогая молодым.

Таковы наши ветераны, слава и гордость предприятия.

Путевка в жизнь

Созидать коммунистическое завтра могут люди, идейно закаленные, всесторонне, гармонически развитые, высококультурные. Поэтому забота о воспитании таких людей стала главной и для администрации, и для общественных организаций предприятия.

Различные стороны процесса повышения идейного, общеобразовательного и культурного уровня тружеников находятся во взаимосвязи и взаимодействии. Поэтому и развитие производственного коллектива, как части общества, протекает в комплексе. На заводе первостепенное значение имеет подготовка всесторонне развитых людей, отлично владеющих своей специальностью.

Эта потребность вызывается и тем, что в условиях технического прогресса, когда производство непрерывно усложняется, совершенствуются конструкции изделий и технологические процессы их изготовления, универсальное оборудование постепенно вытесняется специализированным полуавтоматическим и автоматическим. Глубокие изменения произошли и в самом характере, содержании труда. В результате технического совершенствования и автоматизации производства постепенно стираются существенные различия между умственным и физическим трудом. Поэтому так необходимы сейчас работники, умеющие обращаться с новейшим оборудованием, делать сложные расчеты и отлично понимающие чертежи. Поэтому в авиапромышленности ведущими стали профессии наладчика, приборист, электромонтера, слесаря по ремонту оборудования.

Ежегодно на наше авиапредприятие поступают на работу сотни юношей и девушек. Им стараются прежде всего помочь правильно, по душе выбрать профессию, систематически повышать квалификацию, проявляют заботу о своевременном присвоении им рабочих разрядов. Штабом производственного обучения и подготовки кадров на заводе является отдел технического обучения.

Подготовка кадров в последние годы ведется путем закрепления ученика за квалифицированным рабочим-инструктором. Средний срок обучения — до пяти месяцев. Одновременно с группами учеников проводятся теоретические занятия.

Разумеется, эта работа ведется по четкому расписанию, к ней привлечены лучшие силы. Качество подготовки молодых производственников достаточно высокое, о чем говорят их оценки в экзаменационных ведомостях и аттестационных листах. Достигается оно за счет правильной организации учебного процесса, в частности всестороннего, глубокого использования наглядных пособий — у нас имеются действующие модели и макеты всех систем самолетов, необходимые диафильмы, учебные плакаты, инструменты и приборы.

Четко работают предметно-цикловые комиссии по всем главным направлениям самолетостроения. Их возглавляют опытные инженеры: черчения и чтения чертежей — Я. И. Авербух, техники измерений — Ф. Г. Дембновецкий, технологии самолетостроения — В. В. Баистов и т. д. Оборудован и хорошо работает методический кабинет.

Много труда и энергии вкладывают в работу по повышению квалификации рабочих преподаватели и инструкторы: Л. Е. Герасимчук, И. Л. Господарчук, В. А. Дымнич, Н. Л. Кантер, П. Ф. Кравцов, С. П. Лозо-

венко, И. А. Проквалит, Ф. С. Рябошапка, Н. С. Шлейченко, Г. И. Шульженко и другие.

Работники отдела технического обучения и члены методического совета проводят, кроме учебы, большую воспитательную работу среди слушателей курсов, советуют всем, какую форму учебы лучше избрать, помогают подготовиться к вступительным экзаменам в техникум или институт.

Теоретический курс обучения ученики проходят с отрывом от производства по тридцатичасовой программе.

На предприятии постоянно действуют производственно-технические курсы. Каждый цех ежегодно планирует работу по повышению квалификации тружеников и присвоению им высших разрядов. Практически это привело к тому, что за последние годы свою квалификацию повышает не меньше 20 процентов рабочих и почти столько же получает рабочие разряды. Это заметно влияет на уровень производственной жизни на заводе, на качество изделий, рост технических знаний самолетостроителей.

С целью изучения новых технологических процессов, прибывших машин, станков и конструкций на предприятии каждый год создаются курсы целевого назначения.

Кроме того, для повышения квалификации самолетостроителей на заводе ежегодно проводятся конкурсы рабочих по профессиям. В 1968 году, например, прошли цеховые, а затем заводской конкурс токарей. Победителем его стал П. А. Гагарин, которому был вручен приз и специальный диплом. Все участники соревнования награждены ценными подарками.

Всем новым рабочим вручается памятка поступающего на завод. В ней подчеркивается необходимость по-

вышения знаний: «Товарищ! На нашем заводе установлена коллективная ответственность за дела и поступки коллектива. Все за одного и один за всех. Мы в то же время требуем от каждого члена нашего коллектива, чтобы он дорожил взятыми обязательствами, ежедневно выполнял сменные нормы выработки, боролся за повышение качества выпускаемой продукции, был дисциплинирован, определил для себя форму учебы и настойчиво учился, повышал производительность труда, принимал активное участие в общественной жизни. Желаем успеха!».

Для организации обучения и воспитания молодых рабочих на высоком техническом и политическом уровне в цехах, где численность работников превышает триста человек, введены должности помощников начальников цехов по кадрам. Это заметно улучшило работу с молодежью.

Огни вечерней школы

Многие из рабочих, в свое время не окончивших школу, учатся теперь вечерами. Главным образом — это молодежь. Но есть среди них и ветераны. Они показывают пример не только в труде, но и в овладении знаниями.

Среди учащихся школы рабочей молодежи можно было увидеть человека с орденскими колодками на груди. Это Павел Петрович Симонов, комсомолец конца 20-х годов, старый член партии. Многие рабочие помнили его еще с довоенных лет, когда он работал мотористом, потом — председателем заводского комитета профсоюза. Очень авторитетный производственник, Павел Петрович почувствовал, что шести классов образования сегодня маловато. И пошел он в седьмой класс, успешно окончил школу, затем техникум. Правда, ди-

плом он получил под шестьдесят лет — поздновато, но учебе, как шутливо перефразировали на заводе слова поэта, все возрасты покорны.

Большой перерыв имел в учебе и слесарь А. Л. Крюков, но он был настойчив, окончил с медалью школу, затем институт, возглавил бюро техники безопасности. Такой же путь прошли П. Ф. Кравцов, А. Н. Самофалов и др.

Многие наши рабочие, кончившие школу без отрыва от производства, получили медали за успехи в учебе. Среди них — электрик Д. П. Володин, контрольный мастер Д. А. Лучинский, сварщик В. Н. Шерохор, дюральщик В. А. Гончаренко. Все они — ударники коммунистического труда.

В 1960—1961 учебном году каждый девятый рабочий учился в школе и техникуме. В 1962 году для рабочих, окончивших различные курсы, были созданы классы с ускоренным сроком обучения. Восьмилетку (последние четыре класса) за два с половиной года у нас закончило около ста рабочих.

Немногим позже возникли на заводе школы мастеров. Преимущество их заключалось в том, что выпускники вместе с удостоверением мастера получали и аттестат зрелости. Естественно, такая форма учебы очень заинтересовала людей.

Большое значение имела проведенная в 1962 году реорганизация филиала вечернего техникума при заводе в самостоятельное авиационное электромеханическое учебное заведение. На первый курс тогда было принято 140 человек. Авиационный техникум расширяется. Уже спустя год в нем обучалось почти пятьсот рабочих.

В первом наборе техникума была специальная группа, укомплектованная людьми с большим производственным стажем. В этой группе учились начальник цеха

сборки В. И. Вольский, имеющий почти тридцатилетний стаж работы в авиапромышленности, заместитель начальника инструментального цеха Г. М. Веселов, старший мастер А. М. Назаров. Все выпускники группы отлично защитили дипломные проекты.

Педагогический коллектив техникума все свои усилия направил на улучшение качества подготовки специалистов средней квалификации. Большое внимание в связи с этим было уделено оснащению лабораторий и кабинетов современным оборудованием и приспособлениями, улучшению всей учебно-материальной базы. Теперь в техникуме создано восемь лабораторий и шестнадцать кабинетов, есть оборудование, позволяющее проводить лабораторные работы по профилирующим дисциплинам всех специальностей.

Из года в год увеличивается число студентов нашего учебного заведения. В юбилейном 1967 году на первый курс техникума было принято 300 человек. Среди тех, кто пришел учиться, много окончивших школу с золотыми и серебряными медалями.

В 1968 году дипломы об окончании техникума получило 350 человек. Из них с отличием — М. И. Брагинский, Л. К. Лысогор, И. В. Погунова. Защита дипломных проектов показала высокий теоретический уровень, зрелость технической мысли выпускников. В этом была немалая заслуга преподавателей: П. Н. Тарновского, Н. С. Мигулько, А. Я. Стаскевича, Д. Т. Слопченко, В. А. Яковенко, В. В. Серой.

Провожают в институт

В 60-е годы была найдена очень удачная форма подготовки командных кадров производства — направление в высшие учебные заведения лучших тружеников для учебы за счет завода.

Тогда же наш коллектив послал в Харьковский авиационный институт многих передовиков производства. Успешно сдали вступительные экзамены и были зачислены в вуз сборщик-клепальщик Т. В. Серенко, слесарь Н. М. Коваленко, шлифовщица К. А. Строкань, сборщик-клепальщик А. П. Васильчук и другие. В Киевский политехнический институт поступил электрик В. Н. Климачевский.

В 1963 году сорок юношей и девушек, отлично зарекомендовавших себя на производстве и имевших хорошую общеобразовательную подготовку, были рекомендованы в технические вузы. Почти все они стали студентами. Среди них — слесарь Александр Чистоплясов, медник Николай Боцман, конструктор Анатолий Залыгин, сборщик-клепальщик Валентин Ярмоленко, слесарь Иван Левченко, копировальщица Зоя Писаренко, техник Людмила Куканова и другие работники нашего завода.

Но, разумеется, этим не решалась полностью проблема кадров, и все более видное место занимала подготовка специалистов без отрыва от производства. Совмещая работу и учебу, оксидировщица цеха покрытий Л. С. Гриценко окончила химический факультет Киевского университета и теперь успешно справляется с обязанностями инженера-технолога. Хорошо учился в Киевском политехническом институте токарь инструментального цеха В. В. Гавриленко, ныне он старший инженер-технолог.

В коллективе летно-испытательной станции каждый четвертый сейчас учится на вечернем или заочном отделении вуза.

Вырастают свои технологи, экономисты, прибористы.

Путь от рабочего до техника прошли наши хорошие производственники И. Т. Трусов, И. Н. Солдатов, Н. И. Клименко, А. М. Шашенко, С. Н. Гуль. Сборщиком начал работать на заводе демобилизованный офицер коммунист В. Я. Посконный. За шесть лет учебы в институте он получил высшее техническое образование, сейчас — начальник цеха сборки центроплана. И так росли на производстве многие.

Диплом инженера на предприятии ценится очень высоко. Ежегодно в его цехи и службы приходит около ста специалистов с высшим образованием. Постепенно они заменяют практиков. В 1970 году среди начальников цехов и их заместителей лишь четвертая часть не имела высшего образования, причем многие из них учились заочно.

Большим достижением коллектива является и то, что каждый четвертый его труженик совмещает работу с вечерней или заочной учебой. В 1969 году только в высших учебных заведениях страны обучалось 334 наших самолетостроителя.

Помогает ребятам и девушкам в учебе атмосфера дружеского внимания к ним. Во всем и всегда им идет навстречу и администрация завода, и общественные организации, и весь коллектив. На эту заботу наша молодежь отвечает высокопроизводительным трудом и успешной учебой, а после окончания вуза — стремлением принести как можно больше пользы родному предприятию.

Учеба специалистов

Вычислительная техника, автоматизация и механизация производства, внедрение новых материалов — все это требует систематического повышения квалификации инженерно-технических кадров.

Поэтому инженеры нашего завода повышают свою квалификацию. В начале 60-х годов на предприятии был создан на общественных началах институт технико-экономических знаний и передового опыта с двухгодичным сроком обучения для дипломированных специалистов. Институт имел факультеты: технологический с металлургическим отделением; конструкторский; производственно-экономический. Руководителем его был назначен заместитель главного инженера В. П. Россихин, деканами — В. П. Дегтярев, А. Н. Попов.

Четко организовав занятия, институт добился значительных успехов в повышении уровня знаний специалистов.

Для оказания помощи работникам, которые решили защитить кандидатские диссертации, для подготовки людей в аспирантуру без отрыва от производства на заводе открылся консультационный пункт. Наши шефы — Киевский государственный университет и институт механики Академии наук УССР — взялись вести учебно-методическую работу в группе подготовки специалистов. Желающих получить ученую степень прикрепили к соответствующим кафедрам, выделили им научных руководителей. Нашим инженерам была предоставлена возможность пользоваться лабораториями, кабинетами, экспериментальными мастерскими и библиотеками шефов, им помогали в изучении иностранного языка и философии.

С целью более подробного и глубокого изучения руководящими инженерно-техническими работниками новинок отечественной и зарубежной науки и техники, особенно в области кибернетики и электронно-счетных и решающих устройств, на заводе работают специальные курсы. На них по довольно сложной программе

В заводском кабинете технической пропаганды.

учится около ста инженеров. Эти курсы во многом способствовали повышению культуры производства на заводе.

Для дальнейшей учебы инженерно-технических работников на заводе периодически, по мере необходимости, создаются специальные курсы. Как правило, контингент их слушателей — руководители служб, начальники цехов и их заместители.

Организованы эти курсы были в связи с переходом на новую систему планирования и экономического сти-

мулирования. Для чтения лекций приезжали академики, видные специалисты из научно-исследовательских институтов, работники центральных планирующих, партийных и правительственных учреждений. Преподавали им и руководители завода. В 1967 году тридцатичасовую программу по экономике промышленности прослушали все инженеры и техники.

В последние годы на должность мастера на заводе назначаются почти исключительно дипломированные техники и инженеры. Работа по повышению квалификации этого самого многочисленного звена специалистов проводится по особым планам, разрабатываемым на год.

Интересно проходят на заводе, например, Дни мастера с участием администрации и представителей парткома. На них рассматриваются важные производственные вопросы, касающиеся научной организации труда, хозрасчета, роли мастера на различных участках жизни предприятия, изучаются вопросы экономической реформы.

На предприятии обучаются самолетостроению не только наши работники. Министерство специального среднего и высшего образования часто присылает на завод большие группы студентов для прохождения практики. Количество практикантов достигает иногда 350 человек в год. Приезжают к нам по направлению Гражданского Воздушного Флота летчики и авиационные специалисты для переподготовки.

Киевские самолетостроители, в совершенстве овладев техникой, достижениями науки и передового опыта, наиболее совершенными методами труда, помогают достигнуть успехов и другим. В последние годы на заводе

проходили обучение специалисты различных отраслей промышленности — инженеры, экономисты, конструкторы — из самых отдаленных районов страны.

Заводские книголюбы

Библиотека технической литературы у нас была создана в 1948 году. Фонды ее постоянно увеличивались как за счет государственных ассигнований, так и за счет средств предприятия. Если в 1950 году, например, в библиотеке насчитывалось 3,5 тысячи книг, то в 1969 году их было почти в тридцать раз больше.

Библиотечные работники организовали открытый доступ к книжному фонду, доставляют книги на рабочее место, создали передвижные библиотеки в цехах, постоянно устраивают выставки книг. Списки литературы вывешиваются в каждом цехе и отделе.

В 1964 году на смотре библиотек промышленных предприятий города наша библиотека заняла одно из первых мест и награждена Грамотой Совета Министров УССР.

Отлично выполняет хлопотливые обязанности заведующей библиотеки Л. В. Станиславская. Хорошо работают и все ее сотрудники.

Значительный книжный фонд имеется в профсоюзной библиотеке предприятия, есть у нее и большой читательский актив.

Многие рабочие завода имеют хорошие личные библиотеки, насчитывающие по тысяче и больше томов. Лучшие друзья книги — рабочий цеха стапельной оснастки И. А. Сидорчук, шлифовщик механического цеха Л. Е. Сыркин, Е. С. Зеленский, Н. М. Присяжнюк, М. А. Михеева, И. Д. Кравчук и другие труженики предприятия.

Трудно сейчас вспомнить, кто первый на заводе бросил клич: ленинскую книгу — в каждую семью! Скорей всего, инициаторами этого патриотического начинания были комсомольцы. Прошел год, и теперь нет семьи самолетостроителя, где бы не было сочинений Ильича. Личные ленинские библиотеки укомплектовали почти все инженеры и рабочие.

Все эти факты говорят о возросшей культуре заводчан, о том, что книга заняла прочное место в жизни киевских самолетостроителей.

К резцу приравняли перо

На заводе выросла целая плеяда любителей художественного слова. Наши литераторы группируются вокруг газеты. Их целый коллектив — и начинающих, и уже достаточно опытных, успешно пробующих силы в литературе.

Среди них — Вячеслав Секач, слесарь механического цеха. Еще в школе начал писать стихи, писал их и в армии. На заводе увлечение стало вторым призванием. Стихам Вячеслава присущи искренность, задушевность, лиризм, высокая гражданственность.

Немало среди самолетостроителей появилось молодых поэтов и прозаиков в последнее время. Их сочинения постоянно печатает заводская газета.

В конце 1966 года на страницах многотиражки было напечатано несколько стихотворений рабочего цеха сборки фюзеляжа Юрия Клеца. Они сразу же обратили внимание читателей. Юрий Клец недавно на нашем предприятии. До этого он, рабочий-строитель, побывал во многих городах страны, повидал жизнь нашего народа, его вдохновенный труд. Эти впечатления и стали главной темой его творчества.

Произведения заводских литераторов регулярно публикуются на страницах многотиражки, в областной и республиканской печати.

В свое время на заводе возник кружок кинолюбителей. Он быстро пополнялся новыми энтузиастами,— и вскоре авиастроители увидели себя на экране.

Сценаристом первых фильмов был А. З. Кашин, дикторский текст читала В. В. Братенина, художественное оформление осуществлял В. Ф. Мариковский. Ну, а снимали, причем не хуже профессиональных операторов, наши работники. Впервые фильмы демонстрировались на слете ударников коммунистического труда.

Песня не прощается с тобой

В досуге авиастроителей не последнее место занимает художественная самодеятельность. В ее кружках — хоровом, драматическом, эстрадном, музыкальном, хореографическом, в различных студиях занимается много рабочих.

Нравится зрителям и лихая пляска Алексея Юшкова, Виктора Шевченко, Рудольфа Иванова, и сольное исполнение песен Людмилой Медведевой, Сергеем Кудриным, Александром Бидюком, Леонидом Татарчуком, и музыкальные номера, и юмор, и сатира.

Рабочие не раз горячо благодарили организаторов художественной самодеятельности А. П. Оборина, К. И. Сидоренко, Л. П. Хандрину за их сценическое умение и талант воспитателя.

Успехи любителей сцены давно известны за пределами завода. В 1963 году наши самодеятельные артисты Валерий Гребенщиков, Василий Зарицкий, Юрий Кардянин за постановку комедии А. Ф. Коломийца «Фараоны» на городском смотре завоевали первое место. Брали наши драмкружковцы призовые места и на областных смотрах.

Большой успех на долю заводской самодеятельности выпал в 1965 году, когда проходил смотр народных талантов промышленных предприятий. И многие наши танцоры, хористы, музыканты отличились на нем. Среди лучших — разметчик Алексей Юшков, диспетчер Надежда Кузьменкова, бухгалтер Зинаида Осадчая, рабочие Лидия Кошевая, Петр Березовчук и Виталий Коноваленко, контролер Г. И. Белов, бухгалтеры Е. С. Ковалевская и К. И. Пеньковский. Жюри высоко оценило их мастерство.

Отлично поставлена организация художественной самодеятельности в цехах. Так, например, ансамбль механического цеха «Ромашка» занимает первое место среди самодеятельности завода. И, в первую очередь, благодаря усилиям профсоюзной организации и умелому руководству револьверщицы А. В. Василенко. Она — автор не только музыки, а и слов нескольких популярных песен.

Всего в заводской художественной самодеятельности активное участие принимают свыше двухсот рабочих и служащих. За последние три года самодеятельные артисты нашего предприятия дали 190 концертов более 50 тысячам зрителей — городским и сельским. Хоровым коллективом вокалистов-исполнителей сейчас руководит М. П. Слуцкая.

Много сил и умения отдает драмкружковцам их режиссер Г. М. Чекалина. Под ее руководством заводские мастера сцены поставили сложные постановки — «Без вины виноватые» Островского, «Вишневый сад» Чехова, «Назар Стодоля» Шевченко, «Шестеро любимых» Арбузова, «Дикари» Михалкова, «Чудесный сплав» Кириллина и многие другие.

В активе исполнителей трудно выделить лучших. Но больше всего аплодируют зрители И. Д. Барановскому, А. Н. Агееву, В. А. Брик, Н. Н. Глебовской, В. Ф. Гребенщикову, Ю. Ф. Кардянину. Умножает добрые традиции авиастроителей и молодежь — В. Д. Дубас, П. М. Дяченко, В. Ф. Жилиско, И. С. Калашник, А. Я. Сталюк, В. А. Соболев.

Заводской танцевальный коллектив уже много лет вызывает симпатии зрителей. Участники его постоянно совершенствуют свой репертуар.

Кроме духового оркестра, где в свободное от работы время занимаются десятки рабочих, в частности А. С. Котенко, В. Д. Евтушенко, С. В. Кольвах и другие, с 1968 года дает концерты для самолетостроителей заводской эстрадный оркестр, в котором участвуют сорок музыкантов и восемь солистов. Популярность его очень велика. Руководит им Е. М. Соколов.

В 1970 году участники художественной самодеятельности справили новоселье во Дворце культуры авиастроителей, построенном по последнему слову техники из бетона, алюминия и стекла на средства нашего предприятия.

Художественное оформление дворца и его территории выполнил наш самодеятельный художник Л. П. Татарчук. Бывший слесарь нашего завода, он получил высшее образование без отрыва от производства и стал инженером. Л. П. Татарчук — неизменный оформитель праздничных монтажей.

Так лучшие представители рабочего класса несут в народ музыкальную культуру, воспитывают эстетические вкусы трудящихся, вносят свой вклад в духовную сокровищницу общества.

Спортивные соревнования и праздники

Молодые авиастроители очень дружны со спортом. На заводе созданы и успешно работают секции почти по всем его видам. Но в особом почете у самолетостроителей кружки — парашютный, водно-парусный, стрелковый, радио, готовящие ребят к службе в рядах Советской Армии.

Много лет парашютным делом руководит у нас полковник в отставке В. А. Свобода, кавалер многих боевых наград, в прошлом керченский формовщик, кадровый военный, а ныне — пенсионер, воспитатель молодежи, мастер своего дела.

Военно-спортивная специальность на предприятии традиционна. Немало рабочих в годы Великой Отечественной войны служило в воздушно-десантных частях. Теперь они свой богатый боевой опыт передают молодежи. Среди ветеранов — А. Г. Чернецкий, подготовивший немало учеников.

Истинный поклонник парашютного спорта — перворазрядник Владимир Кузьмин, на счету которого несколько сот прыжков. Он тоже служит спортивным наставником юных — полтысячи парашютистов из числа наших рабочих подружил с небом. Среди них и токарь Станислав Галицкий, и сборщик-клепальщик Николай Матвиенко, и рабочий Анатолий Луговской, и другие.

Хороших достижений добились стрелки, которыми руководит Ю. Г. Гречановский — мастер цеха стапельной оснастки. Не отстают от стрелков и энтузиасты водно-парусного дела. Особые успехи за последние годы они имеют в водно-спортивном многоборье. Не один раз команда завода занимала первое место в городе.

Сборные команды предприятия принимали участие

во второй зимней и пятой летней областных спартакиадах общества «Авангард» по двадцати пяти видам спорта. Наши команды хоккеистов, конькобежцев, футболистов, пловцов, боксеров, борцов, велосипедистов, штангистов, легкоатлетов, шахматистов и шашистов стали призерами обеих спартакиад. В зимней спартакиаде наш коллектив занял первое место в комплексном зачете.

Больших успехов добились футболисты. Команда завода стала призером первенства города Киева, а затем завоевала право выступать в первенстве СССР среди команд класса «Б».

В декабре 1960 года за высокие спортивные достижения нашему физкультурному коллективу Всесоюзный совет спортивных обществ профсоюзов присвоил наименование спортивного клуба «Темп». Этого права наши спортсмены удостоились одними из первых в стране. К тому времени наша команда хоккеистов была призером первенства Украины, а легкоатлеты — призерами спартакиады народов СССР; 56 кубков и 65 вымпелов, большое количество грамот за победы в различных соревнованиях — таков итог деятельности спортивного клуба «Темп».

Звания мастера спорта СССР за последнее десятилетие удостоены токарь механического цеха В. П. Беляев, нынешний рекордсмен мира, токарь А. О. Омельченко, слесарь В. Т. Сподин и другие, всего сорок два человека. Но все-таки первоочередная задача тренеров и инструкторов — вовлекать в спорт как можно больше трудящихся. Сейчас на заводе каждый второй — спортсмен. Регулярно работают все секции. Ударный труд самолетостроителей и высокое спортивное мастерство всегда рядом. Ни одна знаменательная дата, ни один праздник

или выходной день не проходят теперь без соревнований. Но особенно торжественно проходит праздник Воздушного Флота.

Трибуны стадиона спортивного клуба, где обычно проходит торжество, до отказа заполняют зрители. Отметить праздник приходят все самолетостроители Киева, юные и пожилые, только что пришедшие на завод и ветераны предприятия.

На стадионе в определенное время появляется колонна автомашин, украшенная стендами и транспарантами, отражающими историю отечественного самолетостроения и родного завода. Автомашины тихо движутся по эллипсу гаревой дорожки перед многочисленными участниками праздника.

Будто фантастическая машина времени переносит присутствующих в первые дни истории завода — перед ними движутся красочно нарисованные «этажерки», «ОКО» и последующие машины — вплоть до современных лайнеров. Затем в торжественной процессии идут лучшие производственники, техники, инженеры — создатели целого поколения «анов» — от АН-2 до могучего «Антея». Над стадионом звучит Гимн Советского Союза, в синеву неба взвивается алое полотнище флага.

Апофеоз праздника — посвящение в рабочий класс молодых производственников, после чего начинают демонстрировать свое умение спортсмены, участники художественной самодеятельности.

Так проводят торжественные праздники наши рабочие.

Все, о чем говорилось здесь, свидетельство невиданного подъема общей культуры советских рабочих, уверенно идущих по пути к коммунизму.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Вот и подошел к концу рассказ о киевских самолетостроителях, о богатой трудовыми и ратными свершениями истории их предприятия. История продолжает твориться в гулкой тишине конструкторских бюро, где ложатся на белоснежное поле ватмана первые очертания новых быстрых машин, в деловитой, размеренной жизни лабораторий и цехов, где крылатая мысль людей воплощается в крылатый металл, в бескрайней синеве пятого океана, по которому в разные концы земного шара устремляют свой полет лебеди-корабли, украшенные алым флажком — эмблемой Гражданского Воздушного Флота нашей Родины.

Творят эту историю замечательные люди — убеленные сединами ветераны, готовившие самолеты легендарным краслетам в гражданскую, их дети, сделавшие крылья Родины непобедимыми в Великую Отечественную, и внуки, осваивающие атомное ядро и космос. И хотя, может быть, эти поколения не совсем схожи, их объединяет то великое общее, что стало основой нерушимого единства всего советского народа — беззаветная преданность делу Ленина, партии, пламенный советский патриотизм, коммунистическое отношение к труду.

Ныне наш завод представляет собой большой комплекс сложного и точного машиностроения и приборостроения. Состоит он из литейного, кузнечно-прессового, штамповочно-заготовительного, механосборочного и агрегатносборочного производств, хорошо оснащенных первоклассной современной техникой. Здесь осуществляется изготовление, сборка, монтаж и испытание самых различных по сложности узлов, агрегатов, приборов и систем вплоть до радиолокации и электроники.

Исполненный творчества, энтузиазма и высокой трудовой активности сегодняшний день завода — это и его завтрашний день. Ибо, как и во всех отраслях науки, техники и промышленности, успехи в авиастроении зиждутся на преемственности передовых традиций и достижений в производстве, которые всемерно развиваются и приумножаются новыми поколениями.

И нынешние самолетостроители благодарны предшественникам за то, что они научили их беззаветно любить свою нелегкую профессию, отдавать любимому делу все знания, умение, силы, посвятить ему жизнь.

Эти новые поколения впишут яркие страницы в историю киевских самолетостроителей. Залог тому — их сегодняшние свершения, их активное и успешное участие, совместно со всем советским народом, в созидании коммунистического общества.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Глава I. РОЖДЕНИЕ ЗАВОДА	12
Авиапарковцы под знаменами революции	12
От войны — к миру, из окопов — к станкам	19
Политико-воспитательная работа в коллективе	36
Глава II. СТРОИТЕЛИ СОЦИАЛИЗМА	39
К новым рубежам	39
Реконструкция предприятия	43
Трудовая доблесть самолетостроителей	58
Живое творчество масс	67
Активизация общественной жизни	75
На новом подъеме	83
Глава III. В СУРОВЫЕ ГОДЫ ВОЙНЫ	93
Вставай, страна огромная!	93
В огне беспрерывных атак	104
Снабжая фронт грозным оружием	119
Из руин и пепла поднимался родной завод	128
Глава IV. СТРОИТЕЛЬНАЯ ЭПОПЕЯ ЗАВОДА	139
На вахте мира	139
Кадры решают все	154
Успехи социалистического соревнования	185
Политическая активность рабочих	190
Подъем благосостояния и культурного уровня	202

Глава V. НА ПУТИ К КОММУНИЗМУ 214

Новые самолеты 214
Люди цехов и отделов 219
Пути технического прогресса 256
Рабочий — это звучит гордо 269
Идейная убежденность 291
Наше будущее 312
В борьбе за коммунистический труд 321
Повышение благосостояния рабочих 335
Рост культурного уровня коллектива 343

ПОСЛЕСЛОВИЕ 363

Сдано на производство 8.VI 1970 г. Подписано к печати 13.VIII 1970 г. Формат 70×108 $^{1}/_{32}$. Физ.-печ. л. 11,5 +10 вкл. Усл.-печ. л. 16,1+10 вкл. 0,438. Учетно-изд. лист. 14,91. БФ 00675. Зак. 1485. Тираж 15000. Цена 73 коп.

Издательство политической литературы Украины, г. Киев, ул. Владимирская, 42.

Киевский полиграфический комбинат Комитета по печати при Совете Министров УССР, ул. Довженко, 3.

Василий Алексеевич Степанченко,
Василий Сергеевич Петренко

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

Политиздат Украины

Редактор Л. Д. Михайлова
Оформление художника С. С. Николенко
Художественный редактор И. В. Садовая
Технический редактор Р. Г. Койфман
Корректоры А. Л. Ковбасюк, В. Д. Пастревич

73коп.

73коп.

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ

КИЕВСКИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ